



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK
SØFARTSTIDENDE.

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART.

UDGIVET AF ET AKTIESELSKAB.

REDIGERET AF V. KROGH.

17^{DE} AARGANG
1910.

KJØBENHAVN.

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

1910.

„DANSK SØFARTSTIDENDE“.

AARGANG 1910.

INDHOLD.

	Side		Side
A.		C.	
Aaregaffer, En Erstatning for	91	Calais, Havneafgifter i	746
Aarsskiftet, Ved	11, 45, 55, 69	»Cambodia«s Forlis, S/S.	107, 117, 222, 373
»Abbona«s Forlis, S/S.	729, 741	Canada—New Zealand, Dampskibsforbindelse mellem	388
Aktieselskaber i Danmark i 1910	791	Cape Carbonara (Sardinien)	207
Algierske Havne, Eftersyn af Skibe i	540	Cap Horn, En Omsejling af	316
Algier, Skibsafgifter i	589	»Carnegie« Yachten	304, 363
Amerikalinie, En norsk .. 12, 75, 147, 237, 525, 536, 539, 556, 587, 611, 628, 634, 650, 673, 691, 745	745	Chicago til Atlanterhavet, En direkte Vandvej fra	598
Amerikalinie, En svensk	526, 536, 541, 597, 618, 763	Christensen, Anders	713
Amerikanske Subventioner	85	Cunard-Linien	243, 270, 597
Amerikansk Toldlov, Danmarks Stilling efter	107	D.	
Angermanelven, Inddragelse af Toldstationen ved	791	Dampfløjtesignal, Et øjeblikkelig virkende	223
»Anna«, Mytteri om Bord i russ. Sk.	478	Dampkedler, Sprænging af	91, 723
Anonyme Befragtere	779	Dampskibes Hensynsløshed overfor Sejlskibe, Et Eksempel paa	40
Antwerpen, Lødningstyverier i	397	Dampskibsselskaber, Verdens største	604
Antwerpen, Losning af Korn i	387	»Dania«, Dpsk. af Kjøbenhavn	289, 309, 340
Archangelsk, Adresse Kommission i	381	Danmark—Norge, Forhandlinger om gensidig Anerkendelse af Forskrifter om Kontrol med Passagerskibe m. m. mellem	601
Archangelsk, Taagesignaler ved	329, 503	Danmarks Handelsflaade 1909	549, 761, 771
Argentina, Kystfarten paa	617	Dansk Dampskibsrederi-Forening og Maskinmestrene	509
Argentinas første Frihavn	581	Dansk Sejlskibsrederi-Forening:	
Argentina, Skibsfarts- og Havneforhold i	398	Aarsberetning	388
Argentina, Søhavne i	137	Aarsgeneralforsamling .. 406, 411, 422, 427, 437, 443, 453, 461, 469, 475, 488, 493	493
Arktiske Have, Isforholdene i	245, 355	Afd. for mindre Skibes Generalforsamling .. 41, 47, 55, 57, 59, 92	92
»Armada«, Et Vrag fra den store	552	Fyns Kreds Generalforsamling	102, 107
»Arthur«, Bjergning af S/S.	258, 274	Ærø Kreds Generalforsamling	155
Atlanterhavet, Magnetiske Maalinger i	363, 745	Danzig, Ler i Fade fra Powey til	779
Australiens Nordvestkyst, Fyrvesnet paa	571	De forenede Stater, Skibbyggeriet i	555
Australien, Svensk-norsk Dampskibslinie paa	589	»Den danske Lods«	803
Australske Havne, Forbud mod Losning med eget Mandskab i ..	627	Det forenede Dampskibsselskabs Aarsberetning	197
Azow Berth Note, Chamber of Shippings	583	»De tvende Brødre«, Jagtgalease, Overliggedage ved mangleude Lasteordre	56
B.		Deviationen, Taagens Indvirkning paa	679
Baltcon Certepartiet	311	Deviationsbog for Sejlskibe, Bokenftgørelse om	31
Baltic and White Sea Conference	253, 509, 520	Diesel-Motor, Sejlskibe med	588
Bandholm Havn, Uddybning af	663	Diesel-Motor, Skibe med	597, 649
Barcelona, Forhøjede Lodsafgifter i	755	Disciplin, Følgen af Mangel paa	679
Befragtere, Anonyme	779	Dispatchmonoy	645
Bergen—Stettin, Ny Dampskibsroute mellem	602	Dividivi fra Vestindien, Befragtninger for	746
Beri-Beri	339	Donauhavn, Bygning af en	510
Bernatens Rev, Lysbøje paa	397, 429, 581	Dordrecht, Nyt Havneanlæg i	755
Bilbao og Coruna, Afgifter i	805	Dover, Ny Tørdok i	495
Bill of Lading, Libau Børs Komités	557	Dunkerque, Havnestrejker i	289, 373
Bjergeløn, En kolossal	163, 182	Dunkerque, Losseforhold i	771
Board of Trade og Skibes Sødygtighed	611	Dunkerque, Lægeeftersyn i	300, 345, 463, 597, 602, 713
Bogensø Havn, Uddybning af	565, 603	Dunkerque, Reparation af Hørballer i	709
Bolinder Motoren	440	Dvina Floden, Barren ved Indløbet til	329
Bordeaux, Afgifter i	581	Dysart, Vandstanden i	41
Bordeaux, Eftersyn af Skibe i	540	Dødfragt Spørgsmaal, Et	573
Bordeaux Havn, Udvidelse af	541	Domme:	
Boston, En Frihavn ved	388	Højesteret:	
Brahestad, Fragtaflutninger til	132	Betaling af en Veksel (Helmsing & Grimm, Libau, ktr. Rederisyndikat)	787, 792
Brandfarlighed, Motor-Fartøgers	125	Bjergeløn (Det danske Kulkompagni ktr. Bark »Auhild« af Bergquara)	118
Brand om Bord	806	Erstatning for Tidstab (Det østasiatiske Kompagni ktr. Nederlandsche Lloyd i Amsterdam)	131
Bremen, Dansk Skibsfart paa	323	Liggødgørelse (Norsk Dpsk. »Drapner« ktr. Kjøbenhavns Kul- og Kokeskompagni)	787
Bremens Handelsomsætning	802	Misligholdelse af Dampskibsrederi-Foreningens Forhyringsregler (Fyrbøder A. G. H. Emihl ktr. Dpskss. »Norden«)	101
Bremen, Kejserhavnen i	71		
Bremen, »Schiffarths Abgaben« i	132		
Bremen, Trælastladninger til	364, 645		
Britisk Columbia, Kystfarten i	137		
Britiske Sejlskibe, Salget af	787		
Brændsel, Flydende	163		
Bugsering paa 1,000 Sm., En	380		
Bugsering, Slippeindretning ved	91, 659		
Bulgarske Sortehavshavne, Sundhedspas i	299		
Bulkladninger med Sejlskibe, Losning af	77		
Børskurs, Kjøbenhavns .. Findes almindeligvis i Fredagsnummeret			

	Side		Side
Overtrædelse af Straffelovens § 282 (Det Offentlige ktr. Skibsfører Joh. Olsen Kryger)	724	Udgifter til Dæksmænd under Losning af Briketter (Jacobi & Grell, Hamburg, ktr. Dpsk. »Angantyr»)	244
Overtrædelse af Sølovens § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører H.)	628	Udstedelse af Skøde ved Ejerskifte (Kapt. Wm. Jensen ktr. Fabrikant M. Petersen)	541
Skat af Indtægter hidrørende fra Virksomhed i Udlandet (Em. Z. Svitser ktr. Finansministeriet)	102		
Sø- og Handelsretten:		Overretten:	
Arrest i Skib (Dpskss. »Jylland» ktr. Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft)	237	Bjergeløn (Firm. L. H. Carl ktr. Brig »Clara»)	138
Beskadiget Ladning (Firm. Thorvald Møller & Co., Esbjerg, ktr. Manheimer Forsikringsss.)	244	Kvartprocentafgift til Fattigvæsnet (Kjøbenhavns Magistrat ktr. Østasiatisk Kompagni)	695
Beskadiget Ladning (Elkan Wulff, Carøe & Co. og B. Muns & Co. ktr. Rederisyndikatet)	300	Overtrædelse af Straffelovens § 282 (Det Offentlige ktr. Skibsfører Joh. Olsen Kryger)	405
Betaling af en Veksel (Helmusing & Grimm, Libau, ktr. Rederisyndikatets Bestyrelse)	713	Restfragt (Kapt. H. C. Johansen af Marstal ktr. Købm. P. Boudo Petersen, Rudkjøbing)	521
Bjergeløn (Em. Z. Svitser ktr. tysk Dpsk. »Elise Marie»)	7	Dragsholms Birks Ekstraret:	
— (Em. Z. Svitser ktr. russ. Dpsk. »Sungari»)	85	Overtrædelse af Straffelovens § 282 (Det Offentlige ktr. Skibsfører Joh. Olsen Kryger)	148
— (Em. Z. Svitser ktr. dussk. »Axel»)	124	Frederikshavn Søret:	
— (Em. Z. Svitser ktr. holl. Kuf »Soli duo Gloria»)	237	Bjergeløn (Em. Z. Svitser ktr. Sk. »Marie Regine»)	211
— (Em. Z. Svitser ktr. belg. Dpsk. »Peter Benoit»)	253	— (Em. Z. Svitser ktr. Sk. »Vera»)	603
— (Em. Z. Svitser ktr. Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer i Grønaa)	257	— (Svensk Dpsk. »Manchester» ktr. tysk Dpsk. »Oldenburg»)	650
— (Em. Z. Svitser ktr. Dpsk. »Sorento»)	289	— (Em. Z. Svitser ktr. tysk Dpsk. »Konsul Horn»)	745
— (Em. Z. Svitser ktr. eng. Dpsk. »Ben Cluno»)	301	Sammenstød (Russ. Sk. »Ernst Alfred» ktr. tysk Dpsk. »Herzog Johan Albrecht»)	411
— (Em. Z. Svitser ktr. engl. Dpsk. »Durham»)	324	— (Sk. »Carl Mørk» ktr. uorsk Sk. »Schiller»)	526
— (Em. Z. Svitser ktr. tysk Gl. »Gertrud»)	362	Helsingør Søret:	
— (Em. Z. Svitser ktr. svensk Motorfartøj »Snapp»)	571	Paasejling (Svensk Sk. »Apollonia» ktr. tysk Dpsk. »Emma Minlos»)	777
— (Em. Z. Svitser ktr. russ. Dpsk. »Maimaxa»)	680	Vestervig Søret:	
— (Em. Z. Svitser ktr. spansk Dpsk. »Angel B. Perez»)	504	Bjergeløn (Em. Z. Svitser ktr. svensk Dpsk. »Gallia»)	644
— (Em. Z. Svitser ktr. Dpsk. »Carla»)	504	Ærø Herreds Søret:	
— (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Eros»)	756	Resthyre (Matros H. P. Levinsen, Martal ktr. bestyrende Reder Alb. H. Petersen, Marstal)	154
— (Em. Z. Svitser ktr. Evert »Johann» af Barssel)	611	Belgisk Domstol:	
— (Em. Z. Svitser ktr. Sk. »Svanen»)	550	Restfragt (Dpsk. »Fylla» ktr. Firm. B. M. Spiers & Son, Antwerpen)	779
— (Em. Z. Svitser ktr. fransk Dpsk. »Edmond Gustave»)	803	Urimelige Dokagifter (Firm. Adolf Deppe ktr. Antwerpens Havneautoriteter)	802
— (Em. Z. Svitser ktr. svensk Sk. »Agda»)	650	Engelsk Domstol:	
— (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »St. Helens»)	664	Bjergeløn (Bjergning af tysk Dpsk. »Salatis»)	182
— (Em. Z. Svitser ktr. norsk Dpsk. »Rex»)	745	— (Norsk Bark »Valkyrie» ktr. engl. Dpsk. »Dunholme»)	315
— (Em. Z. Svitser ktr. Sk. »Nikoline»)	777	Erstatning for Tab af Forsørger (Sømand Henrik Pedersens Moder ktr. et engl. Rederi)	430
Erstatning for Misligholdelse af Kontrakt (Skibsreder F. Depaux, Rouen, ktr. Dpskss. »Hamlet»)	290	Overlastning	445
Erstatning for Tab af Pramme (Chr. Olsen & Co., Rønne, ktr. Internationalt Dampskibs- & Bjergningskompagni)	315	Paasejling (Engl. Dpsk. »Vadala» ktr. Prince Dock i Bombay)	542
Groshavari (Norsk Bark, »Insulan» ktr. Cementfabriken »Dania»)	211	— (Engl. Dpsk. »M. I. Craig» og Fyrskibet »Mars»)	582
Misligholdelse af Kontrakt (Skibsreder Skogland, Hauge-sund, ktr. Dpskss. »Steam»)	273	Sammenstød (Krydseren »Heimdals» ktr. engl. Dpsk. »Astrakhan»)	346
Misligholdelse af Kontrakt (Firm. J. Saabye & O. Lerche ktr. Husejer J. Rasmussen)	612	Uagtksom Navigering (Føreren af engl. Dpsk. »South Australia»)	339
Misligholdelse af Overenskomst om Proviantleverance (Firm. Bjørch-Jensen ktr. Dpskss. »Skandia»)	69	Norsk Domstol:	
Liggedagsgodtgørelse (Norsk Dpsk. »Draupner»s Rederi ktr. Kjøbenhavns Kul- og Kokeskompagni)	691	Bjergeløn (Norsk Dpsk. »Framnæs» ktr. norsk Dpsk. »Skien»)	212
Overtrædelse af Sølovens § 306 (Det Offentlige ktr. Styrmand P. A. A. H.)	138	Misligholdelse af Kontrakt (Kapt. Gerrard ktr. Skibsreder Joh. Bryde)	663
— - - § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører H.)	329	Russisk Domstol:	
— - - § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører H.)	341	Skadeserstatning (Det østasiatiske Kompagni ktr. det russiske Marineministerium)	284
— - - § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører A. N. C.)	373	Svensk Domstol:	
— - - § 293 (Det Offentlige ktr. Skibsfører N. N.)	793	Uagtksom Navigering (Rederiet for svensk Dpsk. »Ragnar» ktr. Skibsfører A. P. Bjørklund)	253
Restfragt (Tysk Dpsk. »Haaks» ktr. Fyns Andelsfoderstofforretning)	566	Tysk Domstol:	
Resthyre (Maskinmester H. Chr. Birch ktr. Reder P. Nielsen)	302	Betaling for Fjærnelse af Vrag (Den tyske Stat ktr. tysk Dpsk. »Gertrud Woermann»)	478
Rømninger	363, 566, 715	Grundstødnig (Sk. »Olga»)	268
Sammenstød (Sk. »Albert» ktr. Dpsk. »Georg»)	267	— (Sk. »Rota»)	643
— (Aktiebolaget »Eol» ktr. Russisk-østasiatisk Komp.)	309	Sammenstød (Tysk 3/m. Sk. »Theda» ktr. græsk Dpsk. »Sparti»)	222
— (Svensk Dpsk. »Malmø» og tysk Dpsk. »Mercur»)	746		
Tilbagebetaling af erlagt Købesum (Cementfabriken »Danmark» ktr. Møllerups Maskinfabrik)	565		
Tilgodehavende for Bygning af en Baad (Kjøbenhavns Flydedok & Skibsværft ktr. Fabrikant H. C. Christiansen og Grosserer M. Salomonsen)	362, 571		

	Side
— Sammenstød (Dpsk. »Yrsa« og tysk Lægter Nr. 4616) ..	568
— (Svensk Sk. »Jacob« og tysk Dpsk. »Stralsund«) ..	690
— (Dpsk. »Orrik« og norsk Dpsk. »Ada« og Dpsk. »Montauk«) ..	763

Dødsfald:

Kasserer Jørgen Valdemar Aarbye	59
Dispachør Johs. Stephan Middelboe	102
Skibsfører Jørgen Ploug Oest Jacobsen	222
— Hans Chr. Christensen	284
Skipper Chr. Andersen	284
Kapt. C. W. Møller	345, 356
Bankdirektør Isac Glückstadt	355
Skibsfører H. Bønnelycke	430, 456
Sømand Niels Peter Friis	471
Skibsfører Tycho H. T. B. Rasmussen	503, 522
Styrmand Davidsen	650
Kaptajn N. H. Fischer	696
Skibsfører H. P. F. Thomsen	708, 725
Skipper Erik Christensen	723
Konsul Kurt Freise	741
Kaptajn Thos. Thomsen	803
Kaptajn Victor Olsen	803

E.

Efterretninger for Søfarende	i omtrent hvert Nr.
(Se endvidere omstaaende Specialregister til de officielle udgivne »Efterretninger for Søfarende«).	
»Elise«, Galease af Marstal	29
»Elise Marie«s Stranding	147, 148
»Eljans« Grundstødning, S./S.	227
Engelske Havne, Usødygtige Skibe stoppet midlertidig af Board of Trade i	611
England, Sejlskibsfaadens Tilbagegang i	617
England, Skibbygningskonflikter i	550, 555
England, Truende Sømandstrejke i 361, 421, 456, 470, 495, 503, 509, 519, 525, 535,	541
Esbjerg—Fanø Færgeri	29
Esbjerg Havn, Udvidelse af	253, 397
Esbjerg—London, Direkte Dampskibsforbindelse	430, 535, 602
Eupatoria, Saltladninger fra	588

F.

Faber, Generalkonsul i London	420
Falster-Masnedø Broen	213, 601
Falster-Masnedø Broen, Folketingsudvalgets Betænkning over	205
Falster-Masnedø Broen, Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem 153, 164, 171, 179,	221
Falster-Masnedø, Projekteret Bro mellem	117, 137
Fanø Navigationsskoles Jubilæum	612, 633
Fanø, Redningsvæsnets Telegrafstationer paa	597
Farvandsbeskrivelser og Søkort m. m.	757
Feriepassagerer i Fragtdampere	555
Finanslovforslaget for 1911—1912	628
Finanspolitik, Regeringens	601, 628
Finlandsrejse, Fra en	747, 756, 763
Finske Lodsvæsen, Det	387
Finske Pladser, Regler for Auløbning af	503
Fiskeriberetning	679
Fiskeri-Motor Kongres, En skandinavisk	292
— Fiskerske Dampskibsselskaber, De 597, 601, 617, 627, 634, 644, 650, 659, 663, 695,	713
Floridastrædet, En Orkan i	681
Flydende Brændsel	163
Folketingsvalg, Lovforslag om Søfolks Adgang til	788
Folketingsvalg, Søfolks Adgang til	253, 291
Forlis, En ejendommelig Aarsag til	101
Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, Officiel	346
Forudbefragtninger, Advarsel mod	59
Fragtassuranceforening i Svendborg, En	59
Fragt efter Maal	275
Fragtforsku, Kursen paa	584, 805
Fragtmarked	i hvert Nr.
Franske Havne, Afgangsbesigtelse i	239
Franske Havne, Lægeeftersyn i 300, 345, 463, 597, 602,	713
Franske Skibe, Køb af	339

Fransk Subventionspolitik, En Fiasko for	661
Fyrskibe, Danske	763
Fyrtaarn, Verdens ældste	552
Fyrvænet i Danmark	791
Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger	41

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart:

Aarsberetning	371, 377, 388, 395, 406
Meddelelser fra 29, 85, 163, 221, 283, 345, 421, 487, 549, 587, 627, 659, 689, 729,	771
Statstilskud til	163

G.

Garston Dok	227
Geffe, Lossepriser for Kul og Kokes i	676

Generalforsamlinger:

Ajax	208
Burmeister & Wain	150
Carl, Skjold, Gorm	240
Cimbria	358
Dampskibss. paa Bornholm af 1866	214
Dannebrog, af 1896, Neptun	246, 249
Danske Skibsreders gens. Forsikringsforening for Søfolk	318
Dansk-fransk Dampskibsselskab	208
Dansk-russisk Dampskibsselskab	304
Dansk Sejlskibsrederi-Forening 406, 411, 422, 427, 437, 443, 453, 461, 469, 475, 488, 493	
— Afdl. for mindre Skibe	41, 47, 55, 57, 59
— Fyns Kreds	102, 107
— Ærø Kreds	155
Dansk Styrmandsforening	77
Den alm. danske Skibsførerforening af 1874	119
Det forenede Dampskibsselskab	255
Det helsingørske Dampskibsselskab	214
Det kgl. octr. Søassurance Kompagni	150
Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise	126
Fiona	270
Fiskerske Dampskibsselskaber	646
Foreningen til Fremme af danske Sømands Uddannelse til Befalingsmænd	348
Foreningen til Søfartens Fremme	239
Heimdal	173
Helsingør Jernskib- & Maskinbyggeri	599
Kjøbenhavns Skipperforening	94
Marstal Skibsreders Sygeassurance	156
— Skipperforening	72
Mercur og Vulcan	214
Myren	198
Norden	224
Nordsøen, Urania	208, 214
Prins Valdemar Foreningen	62
Skandia	150
Skibsreder- og Skibsførerforeningen for Svendborg Told-distrikt	88
Skoleskibet »Viking«	347
Store Nordiske Telegrafelskab	276
Svendborg	269
Svendborg Søassurance	125
Svendborg Toldsteds Sygeassurance	72
Søassuranceforeningen »Ærø«	133
Søfyrhøderens Forbund	644
Sømandsforeningen	155
Sønderho Enkekasse	276
— Understøttelsesforening	126
Thore	119
Thurø Forsikringsforening for Søfolk	42
Thurø Sømandsforening	42
Torm	188
Søassuranceforeningen »Neptun«	42
Ærø Styrmandsforening	173
Østasiatisk Kompagni	198
Genua, Jernlast til	695
»Georg Stage«	243
Gibraltar, Sundhedsforanstaltninger i	602
Gjedser, Nyt Fyr ved	582

	Side		Side
Grangemouth, Kranafgifter i	132	Lasteevne, Garanteret	76
Great Eastern, Kæmpedampere	505	Lastelinie, En international	339, 565
Grimsby, Trimming Charges og Drop Dues i	311, 407, 709	Lastelinien	284, 346, 445, 505, 567, 691
Gulfport, Lastning af Trælast i	779	Lastelinien, Board of Trade og	30, 195
Gøteborg, Ny Havnetakst i	729	Lemvig Havn, Lodsvang gennem Sejlløbet til	253
H.			
Hadsundbroen, Sejlløbet ved	180	Libau Børskomité's Bill of Lading	557
Hals Fyrtaarn	494, 511, 602, 650	Libau, Tørdok og Flydedok i	387
Hamburg-Amerika-Linien og Hansa, Overenskomst mellem	634	Limfjorden, Besejlingen af	1, 71, 589
Havarier og Forlis	i omtrent hvert Nr.	Limfjordsfyrt ved Laden, Et nyt	634
Havne, Danske	Sidste eller næstsidste Nr. i hver Maaned	Limfjords Pontonbroen, Paasejling af	41
Hecksher & Søn's Eftlg.	663	Literatur:	
Hecksher & Søn's Fallit, Mæglerfirmaet	659	H. C. Solie: Tabeller for Azimut	103
»Heimdal« Sagen	346	A. Landt: Nautisk Geografi	246
Heise, Vilhelm H. Kaptajn	273	Meteorologisk Institut: Nautisk Meteorologisk Aarvog 1909	445
Hjem for Sømandsenker	180, 741	A. F. A. Hansen: Afstands Tabeller	598
Holnis Toldstations Ophævelse	680	Generalstabens topografiske Afdeling: Generalstabens Kort. Oversigt og kortfattet Beskrivelse	741
Holst, J., Leder af Skandinavien—Amerikaliniens Passagerafdeling	405	H. Bergersen: Ruter, Distancer, Orkaner, Vinde, Strømme m. m.	742
Huder og Hornmarv, En farlig Sammensætning af	805	F. V. Mortensen: Aarvog for den danske Fiskerflaade	755
Huelva, Lang Tørn i	536	»Lituanias« Grundstødning, S/S.	323
Hull, Ny Kullasteapparater i	494	Lloyds Agentur	777
Hurup Red som Ankerplads	137	Lloyds, Forsikringsselskabet	565
Hvidehavet, Taagesignalstationer i	329, 503	Lloyds Register of British and Foreign Shipping	643, 651
Høgenhaug, Chr. Jensen	212	Lodspensionsloven, En Revision af	117
I.			
»Ildjernsfluen« i Kristianiafjord	356, 707	Lodsvang ved Korsør	195, 791
Ildslukningsforsøg, Interessante	511	Lodsvang ved Lemvig	253
Imperatore Point (Ichia)	207	London, Losning af Pitch-Pine i	573
»Industria«s Forlis	181	London, Ny Havnetakster i	695, 787
Inkassoprovision	311	»Lusitania«s Propeller S/S.	227
—Isleksporten fra Norge	131, 396	Lübeckske Farvande, Lodsvang i	309
Isen, Lanterneføring for Dampere i Besæt i	85	Lægeundersøgelse for Paamønstring, En obligatorisk	689
—»Janet«s Forlis ved Manø	729, 745	Lægster Grunde, Dybden paa	71, 118
Japan, Godt Marked for ældre Dampere i	361	M.	
Japan, Skibbyggeriet i	565	Maanedsbefragtning	331, 363, 804
—Japans Skibsfart	763	Maanedsbefragtning, Hvem skal betale Winchmænd fra Land og ekstra Fortøjningsgods under	7
Japansk-dansk Handels- og Skibsfartstraktat, Opsigelse af	440	Maanedsbefragtning, Skal Rederen betale for Afgangsbesigtelse i franske Havne under	239
Japanske Fragthavne, Kystfarten mellem	399	Magnetiske Maalinger i Atlanterhavet	363, 745
Java, Havneanlæg ved	361	Mammut Dampere, Tyske	163, 510, 582
Jern- og Staalskibsrederier, Verdens	163	Manchester Kanalen	181
Jernspaaner, Ubehageligheder ved en Ladning	131	Mariager Fjord, Belysningen ved Indsejlingen til	59
Jordens vigtigste Havne, Skibstrafiken paa	708	Mariager Fjord, Uddybning af	541, 550
Jordskælv, Et undersøisk	723	»Marie«, Sk. af Troense, Brand i	503
K.			
—»Kate Thomas« Forlis	211	Maskinmestrene og Dampskibsrederi-Foreningen	509
—»Katholm«, Dpsk. af Kjøbenhavn	41	Maskinisteksaminer, Nyt Lovforslag om	696, 707, 713
—Kedelsprængning	91, 723	Masnede—Falster Broen	213, 601
Kejser Wilhelm-Kanalen	39, 91, 478, 510, 745	Masnede—Falster Broen, Folketingsudvalgets Betænkning over	205
Kieler Kanalen, Kanalstyrer gennem	675	Masnede—Falster, Forslag til Lov om Anlæg af en Bro mellem	153, 164, 171, 179, 221
Kieler Kanalen, Spærring af	361	Masnede—Falster, Projekteret Bro mellem	117, 137
Kiel, Ny Flydedok i	510	Messina og Reggio, Fritagelse for Havneafgifter i	723
Kiel og Holtenuau, Gebyr for Stillads ved Kullosning i	110	Mobile og Gulfport, Lastning af Trælast i	779
Kinesisk-belgisk Handelsflaade	299	Modtager, Pas paa, hvem der er	363
Kjøbenhavns Havn, Reglement for Ordenens Overholdelse i	589	Morses System, Signalering efter	673
—Kjøbenhavns Maskinistekole	421	Motor-Fartøjers Brandfarlighed	125
Klitgaard, C. I., Kaptajn	470	Motor-Rutebaad (Diesel-Motor), En tysk	556, 581, 597
Koffardimarino — Orlogsmarine	103	Muus, Oscar B., Minister for Handel og Søfart	411
Konvention, En dansk-mexikansk	289	Mæglere, Spekulerende	315, 361
Kopras Brandfarlighed	541	Mønstringskontoret, Aarsberetning fra	107
—»Korea«s Undergang, S/S.	147	N.	
Korsør, Lodsvang ved	195, 791	Narva-Hungerburg Havn	355
Kronstadt, Konnossementer for Kulladninger til	709	National Salvage Association	380
Kronstadt, Lösnings- og Ladningsforhold i	540	Natsignalering	273, 673
Kronstadt, Sundhedsforanstaltninger i	355, 633	Nautisk Kongres, Skandinavisk	92
Kuba, Lædningsdokumenter til	361	Neufahrwasser, Melasse-Laster fra	494
Kulcertepartier fra Virginia til Manila	181	Nielsen, Gunni Busck	206
Kystfart i fremmede Lande	71, 92, 137, 207, 399, 557, 617	»Niels« Stranding ved Gl. Skagen, 3/m. Sk. 31, 86, 118, 137, 147, 180, 181	147, 180, 181
Kystlodser, De norske	361	Nordatlanterhavet, Misvisningen i	745
L.			
Lanterneføring for Dampere i Besæt i Isen, En hensigtsmæssig	85	Nordisk Skibsrederforenings Aarsberetning	457
Larache, En Havn ved	356	Nordisk Skibsrederforenings Aarsmøde	510, 525, 526
		Nordsøhavne, Konkurrence mellem to	479

	Side
Norge, Gadesten fra	804
Norge, Iseksporten fra	397
Norges Handelsmarine, Aarboeg for	39
Norge, Skibbyggeriet i	555
Norges Navigationskoler, Fra	357
Norrland—London, Direkte Dampskibsforbindelse mellem	253
Norske Rederier, En Sammenslutning af	764
Norske Søfolk i Norge, Paamonstring af	257
Norsk Meksiko-Linie, Statsbidrag til	440
Nybygninger, Køb og Salg	i omtrent hvert Nr.

O.

Oceanbølger	167, 332, 590
»Octa« og »Riberhus«, Kollision mellem	550
Oljetøj, Selvantændelse i nyoljet	439
Ophold paa Lastepladsen, Ansvar for	76
Opholdsrum i danske Skibe, Mandskabets	487
Opium, Høj Bøde for Smugling af	713
Oran, Ny Havneafgifter i	267
Orkan i Floridastrødet	681
Orlogsmarine — Koffardimarine	103
»Orrik«s Forlis, S/S.	763
Overliggedage ved manglende Lasteordre	56
Ouro Bro, Urimelige Bropenge ved	29

P.

Panama-Kanalen	723, 777, 802
Paris som Søhavn	803
Patentloggen paa Skibssiden, Anbringelse af	227
Pendulpropeller, Vogts	549
»Persimmon«, Tysk firemastet Bark	510
Pillau, Tvangslodsning ved	257
»Pericles«s Forlis	207, 332
Porhydrometret	550, 555, 571, 715
Port Arthurs Havn	355, 363
»Preussen«, Tysk femmastet Skib	695, 792
»Prinsesse Marie«, Barksbib af Faao	346, 362, 496, 650
»Prins Wilhelm II«s Forlis	211
Propsladninger fra Norge til Skotland	584
Præmietarifer for Laster med Sejlskibe	275

Q.

Quequen Floden, Nyt Havneanlæg ved	537
--	-----

R.

Rederiets Ansvar for personlig Skade	572
Redningsbaade i Sejlskibe	48, 57, 75, 283, 285, 324
Redningsbaade, Spidsgattede	310
Redningsmidler i Skibe, Britisk Anerkendelse af de danske Bestemmelser om	707
Redningsvæsnat	123, 131, 597, 602
Reggio og Messina, Fritagelse for Havneafgifter i	723
Reval, Besejlingsforhold ved	346
»Reversible Days«, Hvad forstås ved	709
»Riberhus« og »Octa«, Kollision mellem	550
Riga, Sundhedsforanstaltninger overfor	329
Rio de Janeiro, Ny Havn i	455, 617
Rio Grande do Sul, Barren ved	273
Rorkommando, En ny	154, 227, 634
Rostock, Rugeksporten fra	470
Rotationskompasset	730
Rouen, Toldvisitation i	300
Rouen, Mangel paa Kajplads i	696
Rusland, Arbejderforsikring i	675
Rusland, Projekterede Havnearbejder i	535
Russiske Handelsflaade, Udviklingen af den	601
Russiske Havne, Skarp Toldkontrol i	673
Russiske Havne, Skibsafgifter i	180, 362, 549, 555, 602, 707
Russiske Slæbedampere, Afgift til	331
Russiske Østersøhavne, Tegning af Konnossementer i	254
Russisk frivillig Flaade og Russisk-østasiatisk Dampskibss., Planer om en Sammenslutning af	345
Russisk frivillig Flaade, Statstilskud til	309
Russisk Lov om toldfri Indførsel af Skibe	153, 253
Russisk Soterritorium, Udvidelse af	289, 406
Ronne Skipperkasses Jubilæum	70

S.

	Side
Salpeterladninger, Præmien for	778
»Sangstad«s Vrag, Fjernelse af S/S.	405
Santos, Forholdene i	302
Sejlskibe, Priser ved Salget af	196
Sejlskibsfarten, Belastning af	87
Sejlskibsrejse, En Rekord	109
Sejlskibsrejser, Løge	315, 316
Sevastopol, Forbudt Ankerplads ved	380
Sevilla, Skibsafgifter i	695
Shipping Federation	745
Sibiens Dampskibsforbindelser	627
»Skerryvore«s Forlis, S/S.	324
Skjelskør, Losning i	110
Skibe, Verdens hurtigste	41
Skibsefterretninger	i hvert Nr.
Skibsfartskongres, Den skandinaviske	107, 131
Skibsmaalingscertifikater, Gensidig Anerkendelse af norske og japanske	237
Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe, Bekendtg. ang. Dispensation fra Bestemmelserne i § 1 i Reglement af 1. Juli 1908	487
Skibsmaskinister, Nyt Lovforslag om Eksaminer for	696, 707, 713
Skibsværft, Arbejdere som Parthavere i et	6, 227
Skoleskibet for Skibskokke	602
Slingretanke	741, 793
Slippeindretning til Slæbetrosser	91, 659
Smitsomme Sydomme, Norsk Lov mod Indførsel af	12
»Sophie«s Stranding, S/S.	660
Sortehav og Azow, Lastning i	181
Sortehavslavne, Sundhedsstyrelsen i	299
Spanien, Kystfart paa	557
—, Sundhedsforanstaltninger i	495
Spanske Havne, Afgifter i	695, 805
—, Import af Kul til	207
—, Oprindelses-Certifikater for Varer i	39, 556, 659
Sparepenge, Søfolks	59

Spørgsmaal og Svar:

Skal et Træskibs Garnering være kalfatret?	35
Bjergning?	59
Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal	48, 57, 75
Liggedage i Bagenkop	57
Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie	71
Mandskabets Krav paa Hyre og Rejsegodtgørelse, naar Skibet sælges til Udlandet	255
Godkendelse af Lanterner ved Hovedreparation	358
Kur og Pleje i Udlandet for en Mand, der var syg, da han mønstrede ud	472
Udgifter ved Opmaalning til Lasteliniemærke	574
Kan Modtageren forlange, at Skibet skal betale Told-dixter?	630

»Standart«, Branden i S/S.	445, 463
Statistik, Danmarks	40
Statsbanernes Skibe, Søfolk i	229
Stege Havn, Et Sammenbrud af Bolværket i	634
Steile ved Kungsbackafjorden, Udvidelse af Havnen ved	387
St. Louis, Senegal, Lodspege i	747
St. Lucia, Ny Skibsafgifter paa	541
Storbritanien, Skibbyggeriet i	565
Store Skibe, Om Bygning af	582
St. Petersborg, Dybden i Søkanalen til	387, 503
St. Petersborg og Kronstadt, Sundhedsforanstaltninger overfor	355
Stranding ved Gl. Skagen, 3/m. Sk. »Niels«	31, 86, 118, 137, 147, 180
Strandvagten	602
St. Thomas Havn	1, 107
Stuage, Fragt for	556
Subventioner	85, 309, 440, 597, 661
Suez, Dok-, Kaj- og Lodspege ved	323
Suez-Kanalen	107, 211, 222, 257, 267, 300, 356, 598
Sundet, Lodsning i	339
Svenske Kyster, Søulykker ved	602
Svenske Observations- og Karantænepladser	488
Svenske Skibsværfter, Sammenslutning af	801
Svensk Skibbygning	565

Swinemünde, Toldklarering i	723
Sydamerika, Skibsfart paa	550
Sydhavsisen	732
Sydostbrottens Fyrskib	299
Synsmænd og Stedfortrædere, Udnævnelse af .. 7, 12, 23, 148,	211
Søfolks Hjemsendelse, Forliste	323
Søfolks Livsvilkaar, Danske	619

Søforhør og Søforklaringer:

Sammenstød (Gl. »Kathinka« og norsk Dpsk. »Hugin«) ..	488
Paasejling (Norsk Dpsk. »Concordia« og Grenaa Havns vestre Molehoved)	520
Søkort og Farvandsbeskrivelser m. m.	757
Sølovs Kommission, En	396, 627
Sømandsarbejde, Et godt udført Stykke	289, 309, 340
Sømandsbiblioteket for Danmark	405
Sømandshøjskolen i Svendborg, Aarsberetning fra	40
Sømandsstrejke, En truende international 361, 421, 456, 470, 495, 503, 509, 519, 534, 535,	541
Sømærker, Smaa	325
Sø- og Handelsretten, Lovforslag om Forandring i Reglerne om 729, 762, 771,	792
— — — — —, Valg af Medlemmer til	763
Sø og Land, Fra	i omtrent hvert Nr.
Sørets-konference i Brüssel, Den internationale 509, 589, 597, 602, 495, 503	339
»Sørine«, Bark af Fanø	12, 124, 267,
Sø-Transportarbejderne og Rederne, Møde mellem	611, 644
Søulykkes Statistik, Dansk	75

T.

Taaens Indvirkning paa Deviationen	679
Tab af Skibe i de sidste 20 Aar, Det procentvise	330
Telegramporto i Evropa, En ensartet	627
Thomsen, Stavlaster til	521
Thore, Dampskibss.	745
Thyborøn Kanal, Vandstanden ved	211
Tilsynet med Dampfartøjer. Bekendt. ang. nærmere Forskrifter for	182
— — — — — Cirkulære Nr. 1 til samtlige Synsmænd ved	664
— — — — — Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Februar 1903 618, 650, 659, 773, 777, 787,	801
— — — — — Samling af Bestemmelser om ..	273
Tilsynet med Sejlskibe .. 1, 148, 180, 211, 283, 285, 315, 741,	755
— — — — — Bekendt. ang. nærmere Forskrifter for 2, 75	
— — — — — Bekendt. om Deviationsbog	31
— — — — — Bekendt. om Tilsynsbog	30
— — — — — Cirkulære Nr. 1 til samtlige Synsmænd ved	195, 196
— — — — — Cirkulære Nr. 2 til samtlige Synsmænd ved	387, 391
— — — — — Loven om	23
— — — — — Samling af Bestemmelser om 29, 41, 257,	315
— — — — — Ændring i Bekendt. af 30. Decbr. 1909 ang. nærmere Forskrifter for ..	455
Tonnage, Gammel	572
Trædløs Telegrafi 91, 101, 257, 267, 309, 323, 324, 339, 356, 373, 478, 581, 588, 602, 608,	649
Transportarbejder Kongres, Den internationale 519, 525, 535,	541
Transportarbejderne og Rederne, Møde mellem	611, 644
Triest Havn, Udvidelse af	107
Trollhättakanalen, Afspærring af	707
Trælastcertepartier, Isklausulen i	238
Trælastlinien	526

Træsejlskibe, Verdens største	88
Tunis, Sejlsdseu paa	510
Turbiner til Fragtdampere	673
Twillingate (Newfoundland), Forholdene i	39
Tyske Rederier i 1909	91
Tyske Sejlskibe, Store	123

U.

Ulykkesforsikring, Søfolks	299, 550, 603, 649
Undervands Klokkesignaler	237, 309, 315, 488, 791
»United States« Grundslødning, S/S.	163, 171, 180, 346, 421
Usødygtighed, Skibe støjpet i England paa Grund af	611

V.

Valgret, Lovforslag om Søfolks	788
Valgret, Søfolks	253, 291, 788
Valparaiso, Forbedring af Havnen i	550
Varberg Fyr	663
Vedel, S. A. H., Departementschef	180
Vejrovsigt over N.-Atlantehavet 60, 133, 197, 268, 325, 398, 479, 537, 603, 664, 742,	807
Verdens Handelsmarine	681
Verdens største Dampskibsselskaber	604
Verein Hamburger Assekuradeure	275
Vestindien, Dividi Befragtninger fra	747
White Star-Liniens ny Kæmpedampere	630, 690
»Vikinger«	551, 598, 674, 725, 748
»Vikinger«, Skoleskibet	137, 345
Wistavarf, Træmassebefragtninger fra	572
Vogts Pendulpropeller	549

Voldgiftskendelse:

Bjergeløn (D. F. D. S. ktr. et tysk Reassurance-Selskab) ..	421
Vrag, Præmier for at indbugser	299
Vrag, Ødelæggelse af drivende	309
Wulff, I. C.	463
»Vyl«, Fyrskibet	315

Z.

Zaandam, Anlæggelse af en ny Havn ved	355
Zahles Afgang, Ministeriet	405
Zuidersøens Udtarring	107

Ø.

Østasiatisk Kompagni	153, 186, 525, 565
Østasiatisk Kompagni og de svenske Statsbaner, Samtrafik mellem	650
Østrigske Lloyd	153, 237, 243, 253, 300
Østrigs Handelsflaade	618
Østrik-Ungarns Søterritorium. Forholdsregler under Sejlsads i ..	555

Illustrationer.

Kristianiafjorden	172
Dispachør Johan Stephan Middelboe	102
Broprojektet Masnedø—Falster af 17. December 1908	164
Broprojektet Masnedø—Falster af 9. Marts 1910	166
Kaptajn Jørgen Ploug Oest Jacobsen	233
Patenttloggen paa Skibssiden, Anbringelse af	228, 229
Kaptajn Hans Chr. Christensen	284
Kaptajn C. W. Møller	356
— H. Bønnelycke	456
Sømand Niels Peter Friis	471
Kaptajn T. H. T. B. Rasmussen	522
— H. P. F. Thomsen	725
Rotationskompasset	730, 731, 732

Kjøbenhavn, d. 4. Januar 1910.

Tilsynet med Sejlskibe. Den 1. Januar traadte den ny Lov af 14. Maj 1909 om Sejlskibstilsynet i Kraft i hele sit Omfang.

Vi henleder i den Anledning Opmærksomheden paa den omstaaende Bekendtgørelse af 30. December, indeholdende de af Ministeren for Handel og Søfart fastsatte nærmere Forskrifter for Tilsynet. Bekendtgørelsen er som det vil ses aftrykt in extenso, og vi anbefaler derfor vore mange Læsere blandt Sejlskibsrederne og Sejlskibsførerne at opbevare Bladet.

I Henhold til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. har Ministeriet for Handel og Søfart udnævnt følgende Synsmænd og Stedfortrædere:

Kjøbenhavn:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører M. F. M. Bartram.
Stedfortræder: Fhv. Skibsfører A. Ørum.

Fakse Ladeplads:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører H. J. E. Nielsen.

Kallundborg:

Synsmænd: Lodsformand C. A. M. Petersen.

Nykjøbing F.:

Synsmænd: Skibbygger V. A. C. Nielsen.
Stedfortræder: Færgefører L. Hansen.

Rønne:

Synsmænd: Styrmand H. P. Nielsen.

Odense:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører M. L. M. Funk.
Stedfortræder: Fhv. Styrmand J. Jensen.

Svendborg:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører C. Christiansen.
Stedfortræder: Navigationslærer J. C. F. M. Larsen-Arnvig.

Marstal:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører C. W. Clausen.
1. Stedfortræder: Fhv. Skibsfører H. J. Bager.
2. Stedfortræder: Skibsfører P. Hansen Andersen.

Frederikshavn:

Synsmænd: Navigationslærer C. M. Mygind.
Stedfortræder: Lods N. Mogensen.

Aalborg:

Synsmænd: Skibbygger J. P. Bonnesen.

Aarhus:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører J. Bunde Pedersen.

Kolding:

Synsmænd: Fhv. Skibsfører H. P. Clausen Hansen.
Stedfortræder: Havnefoged P. M. Schmidt.

Gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende:

Naar man betragter den Hensynsløshed, som trods Søvejsregler og Ret udvises af enkelte Dampskibsførere ligeoverfor Smaaskibe under Sejladsen (i disse Tilfælde i Limfjorden), opstaar uvilkaarlig den Tanke hos Smaaskipperne: Maa vi være her, eller maa vi ikke?

Paa Strækningen fra Indløbet til Hals og op til Aalborg er der i Aalborg Havnereglement kun ondtalt ét Sted, hvor det paabydes, at man skal vige for en Damper, som hejser Signal for, at den følger det uddybede Løb, og det er over Hals Barre. Hvis en Dampskibsfører tror, at han paa den øvrige Strækning til Aalborg ved Hjælp af Dampfløjten kan jage Smaa-

skibene væk fra sig, da er dette jo en ganske forkert Tro. Vi maa vel gaa ud fra, at Føreren paa det lille Skib lige saa godt kender sine Pligter og Rettigheder som Dampskibsføreren, og denne maa da i Tide have sine Øjne aabne for ikke at løbe sig i Bekneb.

Den 7. Oktober 1909 om Morgenen ved højlys Dag var jeg under Opkrydsning med Vinden SV. til S. imellem Bredhage og Cementfabriken »Rørdal«. Da jeg har vendt ovre paa Nordvestsiden og trækker over med Styrbords Halse, kommer D. F. D. S.'s Damper »Cimbria«, der har rundet Bredhage, med ret Kurs efter Aalborg. Jeg ser jo snart, at det er »Cimbria«s Mening at gaa foran os. Men da den opdager, at den ikke kan opnaa dette uden Kollision, giver den et langt Stød i Dampfløjten. Dette Signal kunde ikke forveksles med: »Jeg drejer til Styrbord«, for den var nemlig saa tæt under Læ paa os, at et Sammenstød vilde være uundgaaeligt. Jeg løber saa skuden i Vinden langs Damperens Side for at undgaa Tilintetgørelse.

Nu vil jeg gerne spørge Kaptajnen paa »Cimbria«: Hvad betyder det Signal, som De gav i Dampfløjten? For jeg kan ikke indse andet i dette Tilfælde, end at enten maa det betyde: »Jeg har lavet en Fadæse ved at sejle mig i Bekneb« eller ogsaa maa det betyde dette: (og det er vel nærmest det Rette) »Gaa væk med den Ubetydelighed, for nu kommer jeg«.

Da jeg i det kritiske Øjeblik tillod mig at tilkendegive min Mening om Sagen, var der maaske nok nogen af Passagererne, som stod oppe paa Dækket af Damperen, som tænkte baade det ene og det andet, men Kaptajnen, som stod paa Kommandobroen, vendte klogelig Ryggen til.

Ved Cementfabriken »Rørdal«s Broer, hvor der jo næsten til Stadighed ligger mange Smaaskibe, haardt lastet med Cement, dér er »Cimbria« bleven en hel Skræk og ikke uden Grund, for den Bevægelse i Vandet ind mod Broerne, som den forarsager, naar den kommer med fuld Fart, er tilstrækkelig til at kunne knuse alt ovenbords paa et lille, lastet Fartøj. Jeg mindes en Gang i Sommer, da jeg laa og lastede ved »Rørdal«, just ved den Tid »Cimbria« skulde komme, at Folkene dér paa Pladsen sagde til mig: »Pas nu bare paa, for nu kommer »Cimbria«.«

Jeg kom uvilkaarlig til at tænke paa Tordenskjold, som Folk i svunden Tid skræmte deres Børn med: »Tier du ikke stille, saa kommer — »Cimbria«.«

For Smaaskibenes Vedkommende var det meget at ønske, om det af vedkommende Autoriteter blev paabudt »Cimbria« at passere Broen ved »Rørdal« med langsom Fart. Dette Paabud kunde dog undgaaes, naar vedkommende Damper tog Hensyn til andre end sig selv.

Skipper J. Jensen,
Jagt »Constance« af Lohals.

St. Thomas Havn. Orlogskonnerter »Ingolf« er for Tiden paa Togt i Vestindien og har Station i St. Thomas Havn. Skonnertens Mandskab har i denne Maaned foretaget Dynamitsprængninger ved Revet ved »Haulover«, saaledes at Vandet kan faa fri Tilstrømning i Havnen fra Vest, hvad der vil gøre Vandet i Havnen friskere og Omgivelserne sundere.

Udenrigsministeriel meddelelse:

Sundet mellem Stora Øster-Svartø (Kommendantski) og Lonnan (Dogovarni) i Finland er spærret for private Fartøjer.

Kollision. London, 2. Januar. (R. B.) I Færvandet mellem England og Irland kolliderede i Morgens de to britiske Dampere »Ayrshire« og »Arcadian«. Sidstnævnte sank; 30 Mennesker druknede.

Bekendtgørelse

angaaende

nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m.

I Medfør af Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 (*»Sejlskibstilsynsloven«*) fastsættes følgende:

A. Skibe og Dæksfartøjer.

§ 1.

Ethvert Skib og Dæksfartøj skal tilfredsstille de i de følgende §§ 2—17 og §§ 22—31 angivne Fordringer.

§ 2.

Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke, jfr. § 28.

For Skibe eller Fartøjer, der sættes i Bygning eller blive danske, eller hvis Skrog underkastes en Hovedreparation efter 1. Januar 1910, vil der ved det første Syn være at forelægge Middelspanttegning eller Byggeskema, indeholdende nøjagtig Oplysning om de forskellige Deles Dimensioner, Materiale m. m., jfr. dog § 29.

§ 3.

Er Skibet bygget af Jern eller Staal, skal det have Skodder, hvis Antal, Højde og Styrke skal tilfredsstille et af de af Ministeren for Handel og Søfart anerkendte Klassifikationsselskabers Regler, jfr. § 28.

Skodderne skulle være vandtætte; Bevis for, at de ere prøvede for Vandtæthed, skal ved første Syn efter Nyanskaffelse eller Hovedreparation af Skroget forevises Synet.

Kollisionsskoddet maa ikke have nogen Aabning; af Hensyn til Lastning og Losning af særlige Ladninger til-lades det dog at have en Udskæring, naar denne er for-svarlig vandtæt lukket med en paaboltet eller paaskruet Plade; ej heller maa Skoddet være forsynet med Haner eller Ventiler til Aftapning af Vand umiddelbart fra for-reste Rum; dog tillades Rørledninger gennem dette Skod til Udpumpning af det forreste Rum, men de skulle da være særlig stærke og godt beskyttede samt have et Af-spærringsmiddel direkte paa Skoddet.

Aabninger i de øvrige Skodder skulle nemt og hurt-igt kunne lukkes ved Haner, Ventiler eller Døre, der kunne bevæges fra et over dybeste Vandlinie tilgængeligt Dæk. Paa Rørledninger gennem de nævnte Skodder kræ-ves intet Afspærringsmiddel ved disse.

Kan et Rum blive fyldt med Vand ved, at dets Lys-ningsglas knuses, skulle disses Aabninger kunne lukkes med vandtætte Stormklapper.

§ 4.

Rejsningen med Sejl og Tilbehør skal være i fuldt forsvarlig Stand.

Alle Ræer, Bongspryd og Klyverbomme, med Undtagelse af løse Udliggere, skulle være forsynede med solide Pertter, herunder de fornødne Haand- og Nokperter. Ere Fodperterne af Staaltraad, skulle de være klædte.

Alle Pertter og Toplenter skulle mindst een Gang om Aaret tages til Dæks og grundigt undersøges. Om Under-søgelsen og dennes Resultat skal der ske Indførsel i den i § 27 nævnte Tilsynsbog.

Ere Masterne af Træ, og farer Skibet paa tropiske Farvande, skal den højeste være forsynet med passende Lynildsleder.

§ 5.

Skibet skal være forsynet med passende Lænsepum-per.

I nye Skibe af over 200 Tons skal Pumpesoden altid være tilgængelig.

§ 6.

Til Betryggelse mod Brandfare skal der om Bord fin-des de nødvendige Slukkemidler og Indretninger under

Hensyn til Skibets Størrelse og den Fart, det er be-stemt til.

Ethvert Skib skal efter sin Størrelse være forsynet med 2—4 Pøse.

De til Skibets eget Brug til Belysning m. m. bestemte Olier skulle, hvis deres Antændelsepunkt er under 100° C., opbevares i forsvarlige Dunke eller Tanke; disse sidste skulle være forfærdigede af sammennittede eller sammen-løddede Plader og være tætte, fast anbragte, forsynede med Sikkerhedsventil eller et Afgangsrør for Gasarter, samt, saafremt Olien aftappes umiddelbart af dem, være opstillede paa saadanne Steder, at Aftapningen kan udfø-res ved Dagslyset eller Lyset fra de til Skibets almindelige Belysning tjenende Lamper.

Ere Tankene anbragte under Dækket, skulle de være forsynede med Paafyldningsrør. Have de et Glasstand-rør, skal dette have en passende Beskyttelse og kunne af-spærres fra Tankene.

For Skibe udenfor den indskrænkede Fart gælde end-videre følgende Bestemmelser:

Saafremt Lastrummene indeholde selvantændelige el-ler andre ildsfarlige Varer, som Kul, Bomuld m. m., skal der til hvert af disse Rum være ført mindst 2 godt be-skyttede Luftrør af passende Størrelse og Styrke til Over-fladeventilation. Rørene anbringes saa nær ved de mod-satte Ender af vedkommende Rum som muligt.

Er Skibet over 400 Tons og i Fart paa fremmede Ver-densdele, skal det desuden være forsynet enten med en flyttelig Suge- og Trykpumpe med fornødent Tilbehør el-ler med en lignende faststaaende Pumpe til Slukning af opstaaende Ild paa hvert Sted i Skibet.

§ 7.

Der skal være truffet saadanne Foranstaltninger, at en Ladning, der kan udvikle giftige Luftarter, ikke med-fører Fare for de ombordværendes Liv eller Sundhed.

I Skibe med en saadan Last skulle Lastrummene være forsynede med de fornødne Rør til Overfladeventilation og i øvrigt opfylde de Bestemmelser, som i særlige Til-fælde maatte blive truffet af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 8.

Rum til Transport af Sprængstoffer, sammenpressede Luftarter og ildsfarlige eller ætsende Varer skulle med Hensyn til Beliggenhed og Indretning være forsvarlige og overensstemmende med de derom givne Regler. Det an-føres i Tilsynsbogen, jfr. § 27, hvor i Skibet saadanne Rum findes.

Beholdere, indeholdende sammenpressede Luftarter, maa ikke stoves i Rum, hvor de kunne blive udsatte for Solvarme eller Varmen fra Varmeovne eller lignende. I Rummene skulle Beholderne kunne fastsures eller paa anden Maade sikres mod Stød i Søgang.

§ 9.

Er Skibet over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets eller Fartøjets Art og Størrelse og til den Fart, det er bestemt til. Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør og være saaledes anbragte, at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet.

Skibe i den indskrænkede Fart skulle være forsynede med Baad (Baade) af tilstrækkeligt Rumindhold til at op-tage alle ombordværende Personer.

Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle være for-synede med Redningsbaad (Redningsbaade) af tilstrække-

ligt Rumindhold til at optage alle ombordværende Personer. Kan et Skib af 100 Tons eller derunder ikke føre en Redningsbaad, kan Ministeriet for Handel og Søfart tillade, at den erstattes med en anden Baad, forsynet med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold (se nedenfor). Er Skibet over 200 Tons, skal det desuden have en god, tjenlig Arbejdsbaad.

Disse Baade skulle saa vidt muligt, idet der tages Hensyn til deres Sikkerhed paa Søen, være anbragte under Davider.

Det Antal Personer, en Baad maa optage, findes for Skibe udenfor den indskrænkede Fart ved at dividere Rumindholdet i Kubikmeter med 0.285, for Skibe i den indskrænkede Fart med 0,23. Antallet af Personer i en Baad maa dog ikke være større, end at der er fornøden Siddeplads til alle, og at Aarerne kunne blive forsvarligt beljente.

Benyttes Damp- eller Motor-Barkasser, maa der ved Bestemmelsen af det Antal Personer, de kunne optage, gøres Fradrag for Drivapparatets Vægt og Plads. Vægten af et Menneske sættes til 70 kg.

En Baads Rumindhold regnes, saafremt det ikke er fundet paa nøjagtigere Maade, for at være lig 0.6 Gange Produktet af Længden, Bredden og Dybden. Længden skal være den største udvendige Længde, maalt mellem Stævnens Spundingslinier. Bredden skal være den største Bredder, maalt uden paa Klædningen, og Dybden maales mellem Kølens og Essingens Overkant ved Baadens Midte; findes der Aaregange, maales Dybden fra Underkanten af disse.

Enhver af de forannævnte fornødne Baade skal for Skibe udenfor den indskrænkede Fart have et Rumindhold af mindst 2,85 m³, naar Skibet er 150 Tons eller derover; Arbejdsbaade behøve dog kun at have et Rumindhold af 2,5 m³. Er Skibet 100 Tons eller derover indtil 150 Tons, skal enhver af Baadene have et Rumindhold af mindst 2,5 m³; er Skibet under 100 Tons, eller gaar det i den indskrænkede Fart, skal enhver af Baadene have et Rumindhold af mindst 2 m³.

Som Redningsbaad betragtes en af Træ, Jern eller andet Metal bygget Baad, hvis Flydeevne er sikret paa en af følgende to Maader:

- a) Ved forsvarligt fastsiddende, vandtætte Luftkasser, hvis Rumindhold er mindst 10 Procent af Baadens;
- b) Ved forsvarligt fastsiddende, vandtætte Luftkasser eller fastsiddende Opdriftsbælter med samme Opdriftsevne som under a. Inden i Baaden skal være anbragt Luftkasser eller under Tofterne Opdriftsbælter, svarende til omkring Halvdelen af den Opdrift, de under a nævnte Luftkasser give, og uden paa Baaden Opdriftsbælter, svarende til Resten af den forlangte Opdriftsevne.

I Redningsbaade, som anskaffes efter 1. Januar 1910, skulle Luftkasserne være af Kobber, Gullmetal eller andet ligesaa varigt Materiale; Kobberluftkasser bør foretrakkes. Hver enkelt Luftkasses Længde maa ikke overstige 1,2 m. Kan der opstaa galvanisk Virkning, forebygges denne ved passende Isolation.

Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade.

Luftkasser af Zink ere ikke tilladte.

Opdriftsbælterne skulle være forfærdigede af massiv Kork eller Kapok — eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale af samme Opdriftsevne — overtrukket med vandtæt, malet Sejldug. Rumindholdet af Opdriftsbælter af massiv Kork skal være 25 Procent større end Rumindholdet af de Luftkasser, som de erstatte.

Er Redningsbaaden af Jern eller andet Metal, maa Luftkasserne eller Opdriftsbælterne have et saadant Overskud af Opdriftsevne, at Baadens Flydeevne bliver den samme, som om den var bygget af Træ.

Baadene skulle være i sødygtig Stand og deres Tilbehør klart til øjeblikkelig Brug.

Redningsbaadene skulle være forsynede med Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, 2 Baadshager, det fulde Tilbehør af Aarer og 2 Reserveaarer, et Sæt Gaffler fastgjorte med Bændsler og $\frac{1}{2}$ Sæt Reservegaffler (eller et dobbelt Sæt Aaretolde). Mast og Sejl, Ror med Springline og Rorpind, Kompas, Oliedæmper med 4 kg Olie, Blusapparat med Blus eller en Lanterne, Drivanker eller Dræg med Drægtov, Vandanker eller Vandbeholder, der stedse holdes fyldt med godt Drikkevand, en Brødbeholder, fyldt med godt haardt Brød, 2 Sæt til Hullerne nejede Lænspropper, Pøs eller Øsekar, Kapøkse samt Redningsbælter til Besætningen i Baaden, jfr. § 10. Paa Ydersiderne af Redningsbaadene skal der være fastgjort en Redningsline.

Baade til søgaaende Skibe skulle være forsynede med Fangliner af den fornødne Længde og Førlighed, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer og 2 Reserveaarer, et Sæt Gaffler fastgjorte med Bændsler og $\frac{1}{2}$ Sæt Reservegaffler (eller et dobbelt Sæt Aaretolde), Ror med Springline og Rorpind (eller Styreaare). Oliedæmper med 3 kg Olie, 2 Sæt til Hullerne nejede Lænspropper, Pøs eller Øsekar. Arbejdsbaade til Skibe af over 200 Tons udenfor den indskrænkede Fart skulle desuden være forsynede med et Drivanker og en Beholder fyldt med godt Drikkevand.

Baade til Skibe i Kystfart skulle være forsynede med Fængline, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer og en Reserveaare, et Sæt Gaffler (eller Aaretolde), Ror med Rorpind eller Styreaare. Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

Er Skibet paa 20 Tons eller derover, men ikke over 50 Tons, ere foranstaaende Regler ikke gældende, men Skibet skal dog have en brugelig Baad eller Pram i Stand til at oplage alle ombordværende Personer; denne Baad (Pram) skal være forsynet med det fulde Tilbehør af Aarer, et Sæt Gaffler (eller Aaretolde), Ror med Rorpind eller Styreaare, Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

§ 10.

Skibet skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse, let tilgængelige og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets Art og Størrelse.

Skibet skal være forsynet med 1 Redningsbælte for hver ombordværende Person samt med mindst 2 Redningskranse; dog skulle Skibe, der skulle have flere end 2 Baade, have mindst lige saa mange Redningskranse som Baade. Skibe i Kystfart behøve dog kun at have 1 Redningskranse, dersom Antallet af ombordværende Personer ikke er over 4.

Redningsbælterne skulle være saadanne Korkbælter, Redningsveste eller andre til Redning hensigtsmæssige Redskaber, som ere egnede til bekvemt at lages om Livet, og som ere udskaarne for Armene. De skulle stedse være klare til øjeblikkelig Brug uden først at behøve Udpustning og være saaledes henlagte, at de i Ulykkestilfælde ere let tilgængelige. De skulle kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 8 kg Jern. Bælter anskaffede før 1. Januar 1910 behøve dog ikke at være udskaarne for Armene og skulle kun kunne bære 7 kg. Jern.

Redningskranse skulle være af massiv Kork eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale og skulle kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 15 kg Jern. Redningskranse, anskaffede før 1. Januar 1910, behøve dog kun at kunne bære 12 kg Jern.

Redningskranse skulle være saaledes anbragte paa øverste Dæk, at de ere let tilgængelige og hurtig kunne kastes over Bord. Rundt om hver Redningskranse skal være fæstet en Line.

I Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle mindst to af Redningskranse være forsynede med en 20 m lang Line; Linerne behøve dog ikke at være fastgjorte til Kran-

sene, men de skulle være let tilgængelige og anbragte tæt ved disse.

§ 11.

Skibet skal være forsynet med forsvarlige Ankere og Kæder eller Trosser.

I Skibe, der sættes i Bygning eller blive danske efter 1. Januar 1910 og fare udenfor den indskrænkede Fart, skal Ankrenes Antal, Art og Vægt samt Kædernes eller Trossernes Antal, Førlighed og Længde tilfredsstillende et af de i § 28 nævnte Klassifikationselskabs Regler.

I lidligere anskaffede Skibe samt i Skibe i den indskrænkede Fart skal det nævnte Tilbehør, selv om det ikke i enhver Henseende tilfredsstillende et saadant Selskabs Fordringer, dog af Synsmanden skønnes forsvarligt.

§ 12.

Skibet skal være forsynet med mindst eet Kompas foruden Hovedkompasset: Skibe i Kystfart behøve dog kun eet Kompas.

I Skibe af over 20 Tons skulle Kompasserne jævnlig undersøges for deres Deviation, og denne skal for Hovedkompassets Vedkommende i Skibe udenfor den indskrænkede Fart indføres i Dagbogen (jfr. § 35 i Søloven af 1. April 1892) eller i en særlig Deviationsbog (jfr. Bekendtgørelse af 13. December 1909).

Alle Kompasser skulle være gode, nøjagtige Instrumenter, jfr. § 22. Paa nye eller nyanskaffede Jernskibe af over 20 Tons samt efter Ombygning eller større Reparation af saadanne Skibe skulle Kompassernes Deviation undersøges af en paalidelig og sagkyndig Mand, og Deviationen skal ved Hjælp af passende Kompensationsmidler holdes indenfor rimelige Grænser.

Ovennævnte Undersøgelser kunne foretages af Skibets Fører, naar han paa dette Omraade har den fornødne Sagkundskab.

Iøvrigt vil Kompassernes Deviation jævnlige være at kontrollere af Skibsføreren: saadan Kontrol bliver navnlig at foretage, for saa vidt Skibet har indtaget en Last, der kan indvirke paa Kompasset.

§ 13.

Skibet skal være forsynet med de øvrige, til en sikker Navigering fornødne Redskaber, Reservedele og andre Genstande under Hensyn til Skibets Art og Størrelse samt den Fart, det er bestemt til.

Søgaende Dæksfartøjer, selv af ringe Størrelse, skulle være forsynede med de fornødne Søkort samt med Lod og Midler til Sætning af en Kurs.

I Skibe udenfor den indskrænkede Fart skal der desuden findes Log, Dybdelod, Barometer, Kikkeri, Ur m. m.

I Skibe af over 150 Tons i Fart paa fremmede Verdensdele udkræves yderligere Kronometer, Sekstanter (Oktanter) m. m.

§ 14.

Skibet skal være forsynet med de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler.

I søgaende Skibe af over 20 Tons skal der af Nødsignaler være mindst 4 Raketter eller 4 Kanonslag. Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle dog være forsynede med mindst 12 Raketter eller 12 Kanonslag.

Raketter kunne erstattes af Bomber, der udkaste Stjerner, og Kanonslagene af en Kanon med tilstrækkelig Ammunition for Signalskud. Alt skal være i brugbar Stand.

Søgaende Skibe skulle være forsynede med en Reserverlanterne, som kan vise rødt og grønt Lys. Er Skibet over 20 Tons og gaar udenfor den indskrænkede Fart, skal det i Stedet for denne Reserverlanterne have et Reservesæt Side- og Ankerlanterner, jfr. § 22.

§ 15.

Der skal om Bord findes et Eksemplar af de om Søvejsregler og Nødsignaler m. m. gældende Bestemmelser

samt et Eksemplar af Sejskibstilsynsloven og de sig dertil sluttende Bestemmelser.

For Fiskerfartøjer anses denne Fordring for opfyldt, naar der om Bord findes et Eksemplar af den sidste Aargang af Aarvog for den danske Fiskerflaade.

§ 16.

Skibsmandskabets Opholdsrum skulle være i velholdt Stand (jfr. § 11 i Reglement af 1. Juli 1908 for Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe).

§ 17.

Er Skibet i Fart udenfor Skagen, skal der paa et for alle ombordværende let tilgængeligt og synligt Sted være ophængt en Tavle med Anvisning til skibbrudnes Redning.

B. Skibe og Fartøjer, der befordre over 12 Passagerer.

§ 18.

Skibet skal tilfredsstillende de i §§ 2 til 17 og §§ 22 til 31 angivne Fordringer.

§ 19.

Opholdsrummene for Passagererne skulle i søgaende Skibe være af tilstrækkeligt Rumindhold og godt ventilerede.

Lastrum saavel som Rum, der kun oplyses og ventileres gennem en enkelt Luge, maa ingen Sinde medregnes til Opholdsrum for Passagerer.

Der skal findes det fornødne Antal Klossetter.

§ 20.

Der skal være truffet betryggende Foranstaltninger for sikker Færdsel paa og mellem Dækkene, for Opholdet paa og under øverste Dæk samt for Passagerernes Befordring mellem Skib og Land.

Alle Opholdsrum, Gange, Trapper, Landgangsbroer og lignende, som benyttes af Passagerer, skulle i Mørke holdes tilbørligt belyste.

Skibet skal være forsynet med en passende Skanseklædning eller Lønning paa Støtter, og disse skulle være indbyrdes forbundne ved Stænger eller Kæder i passende indbyrdes Afstand, medmindre der findes et stærkt Beskyttelsesnet.

Løbeplanker, Lejdere, Trapper og Landgangsbroer til Brug for Passagerer skulle have den fornødne Styrke og Bredde og i hvert Fald paa den ene Side være forsynede med Rækværk eller Stræktov.

Nedgange og andre Aabninger i Dækket skulle være forsvarlig indhegnede eller paa anden Maade beskyttede, saaledes at Passagererne ere værnede mod at falde ned gennem dem. I søgaende Skibe skulle alle Aabninger i øverste Dæk kunne skalkes eller tætnes forsvarligt, og der skal findes de fornødne Vandafløb fra dette Dæk. Tilfælde skulle Luftrør, Dækhuse og andre Opbygninger paa øverste Dæk være solidt forbundne til Skibet og besidde fornøden Styrke til at modstaa Vandets Slag i Søgang.

For Skibe udenfor den indskrænkede Fart gælde endvidere følgende Bestemmelser:

Er der saa megen Last paa Dækket, at den faste Skanseklædning eller Lønning ikke længere yder nogen Beskyttelse, skal et fyldestgørende Rækværk af Træ eller lignende opstilles.

Indtager Dækslasten hele Skibets Bredde, og er dens Overflade ujævn, skal der til Færdselen over den anbringes sikre Løbebroer eller lignende.

Øverste Dæksluger, hvis Karme ikke have en Højde af mindst 80 cm, og som ikke tjene til Nedgange, skulle, saafremt de ikke ere omgivne af et Gelænder eller forsynede med Ristværk, holdes lukkede med deres Dæksler, naar det ikke for Losning, Ladning eller andre Skibsarbejder er nødvendigt, at de ere aabne.

C. Søgaende Fartøjer, der til Fremdrivning ikke benytte Sejlkraft (Lægte og lign.).

§ 21.

Ethvert af disse Fartøjer skal tilfredsstillende i §§ 2, 9, 10, 11 og 14 angivne Fordringer; dog behøver Rumindholdet af en Baad ikke at være mere end 1.5 m³, for saa vidt den i øvrigt tilfredsstiller de i § 9 foreskrevne Bestemmelser.

D. Prøvekammerundersøgelser.

§ 22.

Skibsløys og Kompasser i Skibe eller Fartøjer, der sættes i Bygning eller blive danske, eller hvis Skrog underkastes en Hovedreparation efter den 1. Januar 1910, skulle være godkendte af Orlogsværftets Prøvekammer.

Ligeledes skulle Skibsløys og Kompasser, der anskaffes efter den nævnte Dag, eller som ere blevne underkastede en Reparation, som kan have Indflydelse paa Skibsløysenes Synsvidde og Synsvinkel eller paa Kompassernes nøjagtige Visning, være godkendte af bemeldte Prøvekammer.

Prøvekammerets Godkendelse er dog ikke nødvendig, saafremt de nævnte Genstande i de fornævnte Tilfælde, hvor Godkendelse skal finde Sted, have faaet Board of Trades Certificat eller ere blevne undersøgte og godkendte af Deutsche Seewarte i Tyskland eller Kew Prøveanstalt i England.

For Godkendelsen udsteder Prøvekammeret 2 Certifikater, af hvilke det ene opbevares om Bord, det andet af Rederen eller Ejeren.

E. Tilsynet i Almindelighed m. m.

§ 23.

Ethvert Skib eller Fartøj, som i Medfør af § 1 i Sejlskibstilsynsloven er det offentlige Tilsyn underkastet, skal af Synsmanden synes (jfr. Lovens § 10, 1ste Stykke):

a. forinden det tages i Brug enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation af Skroget, samt derhos

b. for saa vidt det befordrer over 12 Passagerer eller er 80 Tons eller derover een Gang hvert Aar, for saa vidt det er under 80 Tons een Gang i Løbet af hvert andet Aar, første Gang dog inden 1. Januar 1911.

Ved Synet skal Synsmanden prøve og undersøge, om de for Skibets Bygning og Udstyr m. m. givne Forskrifter ere fyldestjorte.

Endvidere skal det ved Synet godtgøres, at Skibsbund, Ror samt Søforbindelser i søgaende Skibe og Fartøjer ere i forsvarlig Stand, jfr. § 25.

§ 24.

For Fiskerifartøjer kan det i § 23 omhandlede Syn foretages af en Officer i Statens Fiskeriinspektionsskibe eller af en af Statens Fiskerikontrollører eller af Assistenten under Fiskerikontrolløren, for saa vidt disse sidste have Bevis som Skibsførere (jfr. § 9 i Lov om Søneringen af 25. Marts 1892).

Synet foretages kun vederlagsfrit af Fiskeriinspektionen (Fiskerikontrolløren), naar den i § 23 anførte Frist for gentaget Syn ikke er overskreden. I modsat Fald vil Fiskerifartøjets Ejer eller Reder have at udrede til Statskassen det for Synet i § 25 sidste Stykke i Sejlskibstilsynsloven fastsatte dobbelte Vederlag, jfr. § 31, og Synet kan da foretages paa Politiværdighedens Begæring af Distriktets Synsmand, der for Synet oppebærer det derfor fastsatte Vederlag (jfr. Lovens § 20 b), eller af Fiskeriinspektionen (Fiskerikontrolløren).

For Lystfartøjer, der ikke benytte lønnet Medhjælp, kan det i § 23 foreskrevne Syn bortfalde, saafremt det for Politiværdigheden i vedkommende Distrikt godtgøres, at der af en af Politiværdigheden som paalidelig og sagkyndig

anset Mand, som ikke maa være i Ejers Tjeneste, føres et betryggende Tilsyn med de paagældende Fartøjers Bygning og Udstyr m. m., særlig med Hensyn til Skibsløysene.

§ 25.

For det i Sejlskibstilsynsloven omhandlede Eftersyn (jfr. Lovens § 10, 2det Stykke) fastsættes følgende Regler:

I søgaende Jernskibe, som befordre over 12 Passagerer, skal den udvendige Skibsbund, Roret med dets Tapper og de under Vandet anbragte Søforbindelser efterses een Gang hvert Aar. I andre søgaende Skibe og Fartøjer skal dette Eftersyn foretages een Gang i Løbet af hvert andet Aar, saafremt Skibet eller Fartøjet er af Jern, og een Gang i Løbet af hvert tredje Aar, saafremt det er af Træ.

Eftersynet foretages før eller samtidig med Synet enten af en Synsmand personlig eller af en Besigelsesmand, der i Indlandet af Politiværdigheden og i Udlandet af den stedlige Øvrighed anses som paalidelig og sagkyndig, og som ikke maa være i Rederens eller Ejers Tjeneste. Saafremt der i Tilsynsbogen, jfr. § 27, er indført en tilfredsstillende Erklæring om Resultatet af dette Eftersyn, skal Synsmanden ikke foretage det.

§ 26.

Ved Hjælp af Skibets Besætning skal Føreren i ethvert Skib, der befordrer over 12 Passagerer, mindst een Gang hver anden Maaned, i andre Skibe og Fartøjer mindst een Gang hver tredje Maaned, lade alle vandtætte Døre og Lemme, Slusehaner og deres Mekanismer, Lænsemidler, Sprøjter og Baade med deres Tilbehør efterse. Samtidig med Eftersynet skulle Baadene svinges fri af Skibssiden, og det skal undersøges, om de ere tætte og alt klart til hurtig Udsættelse. Skibets Besætning skal være fordelt i Baadene; i Skibe, der befordre over 12 Passagerer, skal en Liste over denne Fordeling være ophængt paa iøjnefaldende Maade.

Saafremt særlige Forhold maatte hindre Udførelsen af nogle af disse Eftersyn, f. Eks. Baadernes Udsvingning, skulle Aarsagerne til Eftersynets Udsættelse anføres i Tilsynsbogen.

Redningskransenes og Redningsbælternes Tilstand skal mindst een Gang om Aaret grundigt efterses.

Alle Mangler, som vise sig ved disse Eftersyn, skulle snarest muligt rettes. Tidspunkterne for Afholdelsen af ovennævnte Eftersyn samt for Manglernes Berigtigelse tilføres Tilsynsbogen.

§ 27.

Paa ethvert Skib eller Fartøj — Lystfartøjer, der ikke benytte lønnet Medhjælp, dog undtagne — skal der føres en Tilsynsbog (jfr. Bekendtgørelse af 8. December 1909).

Ved de i § 23 og i § 24, 1ste Stykke, omhandlede Syn skal denne Tilsynsbog forevises Synsmanden, der har at efterse, om de i §§ 25 og 26 omhandlede Eftersyn ere indførte i Bogen, og om de ved disse mulig forefundne Mangler ere betimelig afhjulpne. For saa vidt Forsømmelser i de anførte Henseender opdages, har Synsmanden at give Politiværdigheden paa Synsstedet særskilt Underretning herom. Hovedresultatet af Synet indføres i Tilsynsbogen af Synsmanden, der bekræfter Rigtigheden af det indførte med sin Underskrift.

§ 28.

Ved Bestemmelsen af Skrogets Styrke, Skoddernes Højde og Styrke, Ankrenes Antal, Art og Vægt samt Kæddernes eller Trossernes Antal, Førighed og Længde skal Synsmanden følge de af efternævnte Klassifikationssekaber:

Lloyds Register of British and Foreign Shipping,
British Corporation for the Survey and Registry of
Shipping,
Bureau Veritas,

Norsk Veritas og
Germanischer Lloyd

paa det paagældende Tidspunkt foreskrevne Regler.

Det staar Rederen frit for at vælge, hvilket af de ovennævnte Sæt af Regler, han ønsker fulgt.

§ 29.

Skibe og Fartøjer, der ere klassificerede i et af de i § 28 nævnte Klassifikationselskaber, og hvis Klasse oprettholdes, betragtes som havende opfyldt Fordringerne efter denne Bekendtgørelse, for saa vidt angaar Forskrifterne om Skrogets Styrke, Skoddernes Højde, Styrke og Vandtæthed samt Skibets eller Fartøjets Forsyning med Ankere og Kæder eller Trosser. For saa vidt fyldestgørende Bevis for Skibets eller Fartøjets Klassificering samt Klassens Opretholdelse forevises Synsmanden, behøver denne ikke at forelage de herhen hørende Undersøgelser og Eftersyn, eller at lade sig forelægge Middelspanttegning eller Byggeskema med Beskrivelse (jfr. dog herved Sejlskibstilsynslovens § 16 om overordentlige Syn).

§ 30.

De Bestemmelser i nærværende Bekendtgørelse, der angaa Skibets eller Fartøjets Bygning og Indretning, ere ikke gældende for Skibe og Fartøjer, der den 1. Januar 1910 ere danske (jfr. Sølovens § 1).

§ 31.

Det Vederlag, der ifølge Sejlskibstilsynsloven skal udredes af Skibets eller Fartøjets Ejer eller Reder, indbetales umiddelbart efter Synets Forelagelse til Politivirigheden i den Jurisdiktion, hvor Synet er afholdt, og indbetales af denne til Statskassen, om fornødent efter forudgaaende Udpantning.

Efter Udgangen af hvert Kvartal anviser Politivirigheden — gennem Ministeriet for Handel og Søfart — Synsmanden (Stedfortræderen) det i Sejlskibstilsynslovens § 20 b omhandlede Vederlag.

Den Del af det en Stedfortræder i Henhold til Lovens § 26 tilkommende Vederlag, der skal udredes af Synsmanden, udbetales af denne umiddelbart efter Synets Foretagelse til Stedfortræderen.

F. Tilsynet med danske Skibe, der fare paa fremmed Havn.

§ 32.

Danske Skibe, som befordre flere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i *Det forenede Kongerige af Storbritannien og Irland*, ere fritagne for Tilsyn i *britisk* Havn ved Board of Trades Embedsmænd i Henseende til Skibets Bygning, Udstyr, Vedligeholdelse m. m., naar de ere forsynede med Certifikat for her i Landet at være blevne underkastede det lovbefalede aarlige Syn i Overensstemmelse med følgende Regler:

Skroget og Rejsningen m. m. skal aarlig underkastes et fuldstændigt Syn, der bl. a. omfatter det aarlige Eftersyn af Skibsbunden, Roret og Søforbindelserne. Skibets Baade skulle uanset Skibets Tonnage tilfredsstille de i § 9 givne Bestemmelser for Baade i Skibe af over 50 Tons.

Synet foretages i Overensstemmelse med de i Afsnittene B. og E. i denne Bekendtgørelse givne Regler af de af Ministeren for Handel og Søfart udnævnte Synsmænd (se Afsnit 5 i Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd).

Hovedresultatet af Synet indføres paa det dertil bestemte Skema til Synsforretning (Certifikat). Dette Certifikat, der bliver at allestere af Stedets Politivirighed og derefter af det paagældende britiske Konsulat, maa Rederen eller hans befuldmægtigede overgive til Skibsføreren, for at det paa Forlangende kan blive forevist i britisk Havn.

Board of Trades Embedsmænd ere berettigede til at undersøge, om Skibet med Rejsning og Tilbehør er i Overensstemmelse med Certifikatet.

§ 33.

I denne Bekendtgørelse forstaaes ved et »Dæksfartøj« ethvert Fartøj, der ved Dæk over hele Skibets Længde er beskyttet mod Søens Indtrængen.

Ved »indskrænket Fart« og ved »Fart paa fremmede Verdensdele« forstaaes samme Fart som den i Søneringslovens § 19 angivne.

Ved »Kystfart« forstaaes Fart, som finder Sted:

- enten i Farvande, der begrænses af Linien Kullen—Hasenøre, Jyllands og Tysklands Østkyst, Tysklands Nordkyst til Darsserori, Linien Darsserort—Falsterbo samt den svenske Vestkyst derfra til Kullen.
- eller indenfor en Afstand af 6 Sømil fra Kysten,
- eller paa Kanaler, Fjorde, Indsøer og lign.

Skibe og Fartøjer, der sejle udenfor Kystfart, betragtes som søgaaende.

Ved »Tons« forstaaes Register-Tons Brutto.

Ved »Hovedreparation« forstaaes:

- en alene ved Skibets Alder, og ikke ved forudgaaende mindre Havari, foraarsaget større Reparation, som udover almindelig Vedligeholdelse har til Formaal at forlænge Skibets Levetid, samt
- større Ombygninger og Reparationer, hvor Bekostningen udgør en væsentlig Del af Skibets Værdi.

§ 34.

Ved denne Bekendtgørelse, der træder i Kraft den 1. Januar 1910, ophæves samtidig Bekendtgørelse af 29. September 1909 angaaende Sejlfartøjets Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 30. December 1909.

W. Weimann.

G. Busck-Nielsen.
fg.

Arbejdere som Parthavere i et Skibsværft.

Da den bekendte engelske Skibsværftsejer Sir Christopher Furness for mindre end et Aar siden foreslog, at Arbejderne paa hans store Skibsværft i Harlepool skulde blive en Art Medejere eller Aktionærer i Værftet, vakte denne Plan stor Opmærksomhed paa Grund af sin Dristighed og de Vanskeligheder, som var forbundet med dens Realisation, skriver »Shipp. Gaz.« Denne Interesse vil blive fornyet ved en Beretning, som Irvine's Shipbuilding and Dry Dock Company fornylig har udsendt til sine arbejdende Parthavere. Det godtgøres, i denne, at Resultatet af Interessentskabet har været tilfredsstillende i enhver Henseende. Beretningen gør Rede for det Arbejde, som er udført i den omhandlede Tid og for det Arbejde, som endnu er for Haanden, og erklærer, at Forretningerne er gaaet paa en behagelig Maade for alle Deltagere under de ny Forhold og tillige til stor Tilfredshed for Firmaets Kunder. Det fremhæves særligt, at enhver Damper, som er blevet bygget eller repareret siden Overenskomsten traadte i Kraft, er blevet leveret i nøje Overensstemmelse med Kontraktens Bestemmelser.

Ved den Slags Forsøg er det finansielle Resultat selvfølgelig til syvende og sidst det afgørende, men ogsaa paa dette Punkt har Forsøget givet et tilfredsstillende Resultat. Overskudet af de første ni Maaneders Arbejde vil sætte Bestyrelsen i Stand til at betale de arbejdende Parthavere de garanterede fire Procent, Aktionærerne de fastsatte fem Procent og en Bonus af fem Procent til begge Aktionærklasser. Paa den Maade faar de arbejdende Part-

havere et Udbytte af ni Procent og de almindelige Aktionærer i Procent p. A. for de første ni Maanedes.

Dette ser jo meget lovende ud, og Resultatet er, set fra den financielle Side, bedre end det kunde ventes efter den Stilstand, der herskede paa Skibsværflerne ved Aarets Begyndelse. Det bærer ydermere Vidnesbyrd om, at Ideen er realiserbar og fortjener at udvikles yderligere, men en Fortsættelse kræver Tilslutning fra de arbejdende Parthaveres Side. Ideen var et Forsøg med en begrænset Tid. Derfor er den vigtigste Hensigt med det udsendte Cirkulære at sikre en varig Overenskomst, som vil sætte Bestyrelsen i Stand til, med Tillid til rolige Forhold, at virke for Opnaaelsen af mere Arbejde.

Under disse Forhold kan de arbejdende Parthavere vanskelig nægte at bekræfte Overenskomsten uden at skade deres egne Interesser, medens de almindelige Aktionærer næppe kan have noget at indvende, naar de faar fem Procent Dividende og fem Procent Bonus. Det lør derfor forventes, at Ideen vil blive anlagt og gaa over til at blive en fast Institution, hvilket rimeligvis er det heldigste, som kunde ske, da det vil sikre den fuldstændige Prøve af Tanken, som kun kan opnaas med Tiden. Imidlertid er det ikke mere end Ret og billigt overfor Sir Christopher Furness, at hans Mod og Foretagsomhed bliver bemærket og anerkendt. Det er en stor Gerning at skabe Overensstemmelse mellem Arbejdere og Arbejdsgivere i en Forretningensgren, som er bekendt i England for sine urolige Forhold.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 65/1909, afsagt den 6. Oktober 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn paa Dampskibet »Elise Marie«s Vegne.

Den 13. Maj d. A. Kl. c. 2 Em. grundstødte den i Hamburg hjemmehørende Tankdamper »Elise Marie«, som maaler 3,193 Brutto Reg.-Tons, paa Halskovs Rev i Store Bælt. Skibet, der var paa Rejse fra Filadelfia til Swinemünde med en Ladning af c. 7,000 Tons Petroleum, løb i fuld Fart paa Revet Øst for Lysbøjen og kom til at staa med Forskibet til midt mellem Stor- og Mesanmasten haardt paa Grunden, der var opfyldt af Sten. Vinden var NV. til V. med haard Kuling, høj Søgang og stærk udgaende Strøm, og Skibet stødte heftigt i Grunden. Man forsøgte at komme flot ved egen Hjælp, idet man pumpede Petroleum over Bord fra Tankene og samtidig lod Maskinen arbejde fuld Kraft »Bak«. Det lykkedes ikke at komme af Grunden, og da den Citanterne tilhørende Damp, »Helsingør«, var kommen til Strandingstedet Kl. c. 3, afsluttedes der Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning. Efter Oplodning omkring »Elise Marie«, hvis Dybgaende før Grundstødningen var c. 24', fandtes 20'—24' langs Bagbords Side og om Styrbord samme Dybde med en Pulle agten for Stormasten, hvor der kun fandtes c. 19'. Kl. 5 begyndte »Helsingør« at slæbe og hive ind paa sin udsatte Ankerkæde, samtidig med at »Elise Marie«s Maskine bakkede. Det saa ud til, at Skibet var bleven læk, idet der stadig flød Petroleum omkring det, men nogen Undersøgelse eller Tætning var ikke mulig paa Grund af de urolige Vejrforhold og den haarde Strøm. Da »Elise Marie« ikke kom flot, blev der rekvireret yderligere Assistance. Slæbningen fortsattes hele Natten. Kl. 7 Fm. rørte Skibet sig noget, men blev staaende fast igen. Næste Formiddag ankom Bjergningsdamperen »Kattegat«, og begge Bjergningsdampere begyndte saa at slæbe med fuld Kraft under Medvirkning af »Elise Marie«s Maskine. Arbejdet afbrødes, da Vejret, der under hele Bjergningen var stærkt blæsende (VNV.), havde bedaget sig noget, saa at

en Dykkerundersøgelse af Skibets Stilling kunde finde Sted. Efter denne Dykkerundersøgelse fortsattes Slæbningen, og Kl. 4 begyndte »Elise Marie« at bevæge sig agterover. Kl. 4³/₄ Em. kom Skibet flot. Det afgik straks derpaa til Swinemünde ved egen Hjælp.

Ved en senere foretagen Undersøgelse i Hamburg konstateredes det, at »Elise Marie«s Bund ved Grundstødningen var bleven stærkt beskadiget, Agterstævnen var brudt, 91 Stk. Bundplader var trykket ind og c. 70 Spanier var bøjet, ligesom Maskinen havde lidt en Del ved Forsøgene paa at komme flot.

Efterat Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelser var bleven opsagt fra Skibets Side, indslævnte Citanterne Firmaet Hecksher & Søn paa Dampskibet »Elise Marie«s Vegne for nærværende Ret, hvor begge Parter har paastaet Bjergelønnen fastsat efter Rettens Bestemmelse og sig tillagt Sagens Omkostninger, hvorhos Citanterne har paastaet sig tilkendt Renter af det tilkendte fra Slæbningens Dato.

Med Hensyn til de reddede Værdier er der Enighed om, at Dampskibet »Elise Marie«s Værdi i beskadiget Stand var 260,000 Rmk., at Ladningens Værdi var 265,153 Rmk. og Fragtens 39,788 Rmk., ialt 564,941 Rmk. eller omtrent 502,800 Kr. De to Bjergningsdampers Værdi er ansat til 259,700 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder maa Retten anse en Bjergeløn af 25,000 Kr. for passende, og dette Beløb bliver saaledes at tilkende Citanterne med Renter som paastaet, idet Sagens Omkostninger som indbefattet heri vil være at ophæve.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Hvem skal betale for Winchmænd fra Land under Maanedsbefragtning og ekstra Fortøjningsgods paa aabne og udsatte Pladser?

Spørgsmaalet om Rederiet eller Befragteren skal betale for Winchmænd fra Land paa Steder, hvor Skibets Mandskab paa Grund af de lokale Forhold ikke kan benyttes som Winchmænd, er en Kilde til stadig Strid mellem Reder og Befragter.

I Amerika er Spørgsmaalet afgjort ved en overordnet Instans med det Resultat, at Skibet har opfyldt sin Forpligtelse, naar det tilbyder Befragteren Folk af Skibets Besætning, som er kompetente til at betjene Wincherne. Befragteren kan altsaa ikke lade det gaa ud over Skibet, om hans Arbejdsfolk af en eller anden Grund nægter at arbejde sammen med de Mænd, Skibet har stillet til Disposition. Der kan vel heller ikke være nogen Tvivl om, at Meningene med Certepartiets Winchmænd-Klausul har været den, at Skibet kun skulde stille Folk af Skibets Besætning til at betjene Wincherne, og at en Reder vilde nægte at acceptere en saadan Klausul, hvis den skulde kunne forstaas anderledes. Imidlertid er den omhandlede Klausul, saaledes som den sædvanligvis er formuleret i et Maanedscerteparti, temmelig tvetydig, idet den lyder: »Steamer to provide men to work the winches etc.«, og som det vil ses af nedenfor anførte Kendelse af Sheriff T. A. Fyfe i Glasgow, kan man ikke være sikker paa, at Skibet under en saadan Klausul her i Evropa vil slippe for at betale de fra Land engagerede Winchmænd.

Sheriff Fyfe's Kendelse lyder saaledes:

»Det er indrømmet af Parterne, at Dampskibet »Lodsen« var bortfragtet til Indstævnte af Citanterne i Henhold til Certeparti af 30. Januar 1908, og at Skibet under Certepartitiden i August Maaned var i Rotterdam, og at Havnemyndighederne dersteds i Overensstemmelse med Havnekutymen forlangte Arbejdsfolk fra Land til

at styre Wincherne, uagtet Skibets eget Mandskab var stillet til Disposition, samt at Befragterne som Følge heraf maatte betale et Beløb af £ 12.2.8 for dette Arbejde. Ligelødes at det i Bayonne var nødvendigt at leje ekstra Fortøjningsgods, og at der paaløb Omkostninger derved til et Beløb af £ 11.7.9. Endvidere er der Enighed om, at disse to Beløb tilligemed forskellige andre Smaabeløb, tilsammen £ 25.5.0, af Befragterne er fratrukket i de maanedlige Opgør med Rederiet.

Spørgsmaalet i denne Sag er simpelthen, om dette Beløb paa £ 25.5.0 er Udgifter, som rettelig bliver at betale af Skibet.

Med Hensyn til Posten paa £ 12.2.8, saa fremgaar det, at denne Udgift paaløb, fordi Havnemyndighederne i Rotterdam forlangte, at Folk fra Land skulde styre Wincherne. Ved Afslutningen af en saadan Kontrakt som dette Certeparti maa det forudsættes, at baade Rederen og Befragteren kender til, og at de tager Sigte paa de eksisterende Havnekytymen, paa Steder som ligger indenfor Rammen af dette Certeparti. Certepartiets § 9 stipulerer, at Dampskibe skal skaffe Mænd til at styre Wincherne, og der er Enighed om, at der var Mænd af Skibets Besætning rede til at udføre dette Arbejde. Men der er ingen Bestemmelse i Certepartiet om, at Dampskibe skal betale Ekstraudgifter, som paaløber i en Havn paa Grund af, at man følger Havnekytymen.

Det eneste Spørgsmaal, som foreligger med Hensyn til dette Punkt, er derfor, hvorvidt der i Beløbet £ 12.2.8 er indbefattet Overtid for Donkeymand eller Winchmænd.

Med Hensyn til det andet Spørgsmaal, som skal afgøres i denne Sag, nemlig Fortøjningstrosser i Bayonne, saa forstaar jeg, at det paa Grund af Havneforholdene i Bayonne er nødvendigt af Hensyn til Skibets Sikkerhed at leje disse ekstra svære Fortøjningstrosser, og efter min Formening maa en saadan Udgift falde paa Skibet.

Saavidt den skotske Dommer. Foreningen er, som dens Medlemmer vil vide, uenig med ham i begge Punkter. Med Hensyn til Winchspørgsmaalet henviser Foreningen til det ovenfor anførte, og hvad Trosserne angaar, bestemmer det ny »Ballime« Certeparti med god Grund, at de skal betales af Maanedsbefragteren. Det er ganske urimeligt, at Rederen, hvis Skib er forsynet med sædvanligt Fortøjningsgods, skal paaføres Ekstraudgifter, fordi Skibet af Befragteren beordres til aabne og udsatte Pladser, hvor der maa Ekstrafortøjninger til for at sikre det. Udgifterne herved er nærmest at sidestille med almindelige Havnepenge paa Pladser, hvor man kan byde Skibene saa megen Beskyttelse, at de klarer sig med deres almindelige Fortøjningsgods.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet før og efter Juledagene ligget ganske dødt for prompte Afskibninger, og der har i det hele ikke været Brug for Tonnage i denne Aarstid, noget som forøvrigt er ret almindeligt paa denne Aarstid. Et ret betydeligt Antal Sejlere har derfor nu maattet lægge op, og flere kommer til efter endte Rejser.

Returfragter Vest fra og Mellemrejser har der egentlig ikke været Mangel paa, og der er sluttet en Del Fragter i sidste Halvdel af December, men Raterne for Kulaster til danske Havne er c. 10 sh. lavere pr. Keel, medens Norge og Tyskland holder sig stabil.

I Forudbefragtninger fra Bottenhavet dels til England, men væsentligst til Kontinentet er optaget nogle

Laster, hvoraf enkelte til Minnalraterne, men andre under Raterne. Tilbudene er iøvrigt indskrænket, saa Udsigterne er ikke lyse.

For de mindre Skibe har Markedet i de sidste Dage været ret stille; fra Tyskland er af Interesse kun at bemærke, at Stralsund gennemførte 7 Mk. for Rug til Halmstad, men ellers noteres saa godt som slet ingen Kornlaster. Sverige har ud over nogle Stenlaster til Hamburg og Kiel næsten inlet, og heller ikke Danmark er videre livlig. Kjøbenhavn sluttede kun lidt, saaledes for Hvede til Aarhus 15 Øre, Halmstad 2¾ Kr. samt for Majs til Randers 16 Øre.

Havarier og Forlis.

Gallia, svensk Damp, strandede d. 28. f. M. lidt Nord for Agger; Besætningen, bestaaende af Kaptajnen, 12 Mand og 2 Kvinder, blev reddet af Redningsbaaden fra Agger. Skibet, der var paa Rejse fra Cadiz til Göteborg med en Ladning Vin og Appelsiner, staar paa den inderste Revle og er tæt.

Sirius, Silledamp af Stavanger, kom d. 28. f. M. paa Grund ved Læsø og løb fuld af Vand. Skibet har Assistance af Svitzers.

Dronning Sophie, Dpsk. af Kristiania, kom d. 29. f. M. paa Grund ved Ribbjerggrunden. Skibet var bestemt til Rudkjøbing for at hente en Ladning Hvede. Skibet har Assistance af 2 Dampere.

Elise Marie, 3/m. Skonnert, paa Rejsen fra Rusland til Aarhus med en Ladning Linsæd, kom d. 2. ds. paa Grund paa Sjællands Odde; Kaptajnen, der mente at Skibet stod farligt, har sammen med Mandskabet stukket Ild i Skibet og forladt det.

Glanstadt, Dpsk. af Arendal, blev d. 31. f. M. ved Udsejling fra Randers af Vind og Strøm ført hen mod en Jagt »Kirstine« og en Galease »Familien«; begge Sejlere fik en Del Skade.

Fra Sø og Land.

Lang Rejse. Det af os tidligere omtalte engelske Skib »Den-high Castle«, der den 9. Oktober 1908 tiltraadte en Rejse fra Cardiff til Molendo, men maatte opgive at forcere Passagen rundt Kap Horn og derfor sætte Kursen forbi Kap Det gode Haab og Australien, som det anløb for Proviant, er, i Følge »Shipp. Gaz.«, nu fornylig ankommet til Molendo efter en Rejse, der har taget 409 Dage.

Dansk Sømand ankommen i Udlandet. Matros Carl Jørgensen, kaldet Charles Johnson, født i Kjøbenhavn d. 22. April 1874, paamonstret Dampskibet »Hornelen« af Bergen i San Francisco i Marts d. A., afgik ved Døden paa Hospital i Callao (Peru) den 6. Juli i Aar. Hans Slægt og Hjemsted efterlyses af Udenrigsministeriet.

Alene paa en øde Ø. En gruppvækkende Skildring af de frygtelige Lidelser og Savn, som en fransk Sømand ved Navn Pierre Rochegude har gennemgaaet paa en ubeboet Ø udfordret Kysten af Ny Caledonien, er nylig bleven berettet af Officererne paa den franske Damp »St. Antoine«, som ankom til Sydney den 30. Juli fra Noumea, fortæller »Shipp. Gaz.«

Pierre Rochegude forlod Noumea for en kort Rejse den 23. Juni i en lille fire Tons Slup ved Navn »Bonité«. Han kom ikke tilbage, og man befygtede, at der var tilstød den lille Skude en Ulykke. Rederen afsendte derfor en anden Slup »Etoile« for at søge efter den savnede Baad og dens Fører. Efter nogle Dages Søgen opdagedes Pierre Rochegude paa en lille Ø Pate. Han meddelte sine Redningsmand, at »Bonité«, da han nærmede sig Øen Pines var stødt paa et Rev udfor Pate og var gaaet til Bunds paa 18 Fod Vand. Med stort Besvær var det lykkedes ham at svømme ind til Kysten, og her havde han i over 14 Dage levet af Muslinger. Han fandt smaa Pytter af fersk Vand i Fordybninger i Klippen, men han blev svagere og svagere og frygtede, at Hjælp ikke vilde naa ham i rette Tid. Pierre Rochegudes frygtelige Savn og Lidelser paa den øde Ø uden Ly og passende Føde har gjort ham mange Aar ældre. Han forlod Noumea som en stærk Sømand i Livets bedste Aar, men da han blev fundet, var han hvidhaaret, svag og frygtelig nedtrykt.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 5936.

Eneste Specialitets-Værksted for

Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Aalborg 31./12. til Rotterdam. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 1./1. — Algarve, Borries, afg. London 30./12. til Swansea. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 30./12. — A. N. Hansen, Paaske, ank. Dunkerque 30./12. — Antwerpen, Madson, afg. Piræus 1./1. til Salonica. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 26./12. — Arno, Strubberg, ank. Messina 1./1. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 31./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 28./12. — Beira, Lunge, pass. Ouesant 25./12. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 31./12. til London. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 23./12. til Savona. — Dagmar, Bøgvad, pass. Holtenau 1./1. til Antwerpen. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 1./1. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 1./1. — Florida, Andersen, afg. Hull 16./12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, afg. herfra 1./1. til Königsberg. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 30./12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munk, afg. herfra 1./1. til Riga. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 31./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Holtenau 1./1. til Dunkerque. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 30./12. — Kentucky, Andersen, ank. Kristiania 2./1. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 31./12. til Reval. — Kursk, Kann, ank. Havre 1./1. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 29./12. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 2./1. til Bordeaux. — Louise, Kruse, ank. hertil 2./1. — Louisiana, Ørsted, afg. Baltimore 15./12. hertil — L. P. Holmblad, Jousen, afg. Gibraltar 1./1. til Lissabon. — Moskø, Müller, ank. Genua 1./1. — Nicolai III, Clauson Kaas, dokker. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 31./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 1./1. — Omsk, Harder, afg. Hull 31./12. hertil. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./1. hertil. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Dunnethead 31./12. for New York. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 2./1. for London. — Pregel, Gjerløff, ank. Antwerpen 11./12. — Saga, Wiberg, ank. Riga 27./12. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 2./1. til Stettin. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 17./12. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 14./12. til New York. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 3./3. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 30./12. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 3./1. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, ank. Arendal 31./12. — Vendsyssel, Larsen, ank. Reval 2./1. — Dokka, afg. Swansea 29./12. hertil. — Freya, afg. Manchester 30./12. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 29./12.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 28./12. — Russia, Poulsen, ank. Antwerpen 23./12. — Carl Hecksher, Starck, afg. Seaham Harbour 29./12. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 1./1. — Normannia, Erichsen, ank. St. Feliu 30./12. — Euxinia, Lund, afg. Kristiania 28./12. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 31./12. — Livonia, Skov, ank. Carloforte 30./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Newport 16./12. — Patria, Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, afg. Lübeck 30./12. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 26./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Cagliari 30./12. — Gallia, Nielsen, ank. Genua 28./12. — Caledonia, Hansen, ank. Reval 31./12. — Sarmatia, Petersen, afg. Burntisland 22./12. — Kōtōnia, Rasmussen, afg. Nicolajeff 28./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 25./12. — Granaria, Nielsen, afg. Filadelfia 24./12. — Carbonia, Matiasen, ank. Stockholm 31./12. — Estonia, Winckler, afg. Novorossisk 29./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rouen 24./12. — Selandia, Treensegaard, ank. Horsens 31./12. — Secalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, ank. Hamburg 18./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Genua 20./12.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 24./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 27./12. — London, Bom, afg. Riga 30./12. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 29./12. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 28./12. til Rouen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bordeaux 19./12. — Wien, Boeck Hansen, afg. Riga 24./12. til Rouen. — Roma, v. Thun, afg. Burntisland 28./12. til Kiel.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Åbo 21./12. — Nelly, Clausen, afg. Dublin 20./12. til Port Talbot. — Fanny, Eriksen, afg. Honfleur 20./12. til Burntisland. — Lilly, Nielsen, afg. Rotterdam 21./12. til Middlesbro. — Alexy, Lorentzen, ank. Treguier 18./12. — Dagny, Sørensen, afg. Aalborg 22./12. til Windau. — Mary, Bang, ank. Silloth 21./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 26./12. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Takao 30./12. til Shanghai. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Glasgow 28./12. til Kjøbenhavn. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 24./12. — Samui, Licht, pass. Tarifa 27./12. til Port Said. — Clumpon, Hansen Raun, afg. Singapore 27./12. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — St. Croix, Jensen, ank. Bangkok 23./12. — Pangan, Knudsen, ank. London 24./12. — Bintang, Juul Hansen, ank. Durban 27./12. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 24./12.

Vestiindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./12. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 19./12. til Havre.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Klagshamn 24./12. — Enigheden, Jensen, ank. London 26./12. — Emanuel, Svane, ank. Calais 30./12.

Thurø. H. A. Hansen, Hansen, ank. Newcastle 27./12.

Tom. Sara, Jensen, ank. Tyne Dock 1./1. — Helene, Sørensen, afg. Methil 1./1. — Agnete, Sønnichsen, ank. Sunderland 30./12. — Herma, Hansen, afg. Blyth 30./12. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 31./12.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Libau 1./1. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Dunkerque 31./12. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Eckernförde 30./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Hamburg 2./1. — Alfred Hage, Møller, ank. Kjøbenhavn 25./12. — Ajax, Brorsen, afg. Korsør 31./12. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Kings Lynn 1./1. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Nykjøbing F. 30./12. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swansea 31./12. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Libau 29./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Windau 1./1.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Leith 30./12. — Rimfaxe, Faber, ank. Blyth 31./12. — Schach Steenberg, Theillaud, afg. Burntisland 31./12. til Nyborg.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Troon 30./12. til Isafjord. — Kong Helge, Olsen, ank. Stornoway 1./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Cimbria, Nielsen, ank. Leiths Red 22./12. — Haabet, Andersen, ank. Danzig 22./12. — Brødrene, Jørgensen, ank. Stettin 22./12. — Ellen, Andersen, ank. Geestemünde 23./12. — Gæa, Petersen, ank. Kristiania 23./12. — Marie, Andersen, ank. Kristiania 24./12. — Severine, Jensen, ank. Kjøbenhavn 23./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Sakskjøbing 24./12. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kings Lynn 26./12. — Emilie, Rasmussen, ank. Antwerpen 26./12. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Rønne 26./12. — Galathea, Jensen, ank. Boness 26./12. — Christian, Jørgensen, ank. Warnemünde 28./12. — Jason, Hansen, ank. Kristiania 27./12. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Rudkjøbing 29./12. — Agnes, Christensen, ank. Allinge 28./12. — Cornwall, Petersen, ank. Deal 28./12. — Danmark, Huusfeldt, pass. Øresund 29./12.

Æro. Saga, Ohlsen, ank. Crelearnen 25./12. — Vera, Clausen, ank. Fecamp 26./12. — Caroline Kock, Rasmussen, pass. Prawle Point 24./12. for Maracaibo. — Norden, Rasmussen, ank. Treguier 26./12. — Kiana, Christensen, ank. Fredericia 26./12. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Svendborg 27./12. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Newcastle 24./12. — Bonavista, Christensen, er ank. til St. Christopher (Vestindien). — Eden, Weber, ank. Frederiksstad 27./12. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Falmouth 28./12. f. o. — Mariane, Andersen, ank. Hals 27./12. — I. Koefoed, Andersen, pass. Portland Bill 27./12. for Karlskrona. — Habil, Rasmussen, ank. Laguna 27./12. — Amor, Rasmussen, ank. Neustadt 28./12. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Holbæk 30./12. — Nathalie, pass. Dover 25./12. østg. — Hamlet, Rasmussen, ank. Messina 28./12. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Lissabon 30./12. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Dahouet 29./12. — Smart, Christensen, ank. Skjelsker 30./12. — Marie, Petersen, ank. Stavanger 30./12. — Lorenz, Levinsen, ank. Heiligenhafen 30./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. Januar 1910. — Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. — Arbejdere som Parthavere i et Skibsværft. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

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

Husk

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

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

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's
& Walkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Axel Holmström,
Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmströmer.“
Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter

Edw. Lagerqvist,

Åbo (Finland)

Skibsmægler.

Telegr.-Adr.: „Ballcon.“
„Lagerqvist“.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 7. Januar 1910.

Naar man ser tilbage paa det sidste Aar, kan det jo ikke nægtes, at Skibsfarten har arbejdet under meget vanskelige Forhold, og at dette tildels gælder endnu. Gang paa Gang er Klager over de slette Tider for Erhvervet kommet til Orde i Pressen og ikke mindst ved de store Møder, som har været afholdt indenfor Skibsfartens Organisationer i forskellige Lande. Som Aarsager til Kalamiteten har man nævnet Stagnation i Verdensomsætningen og deraf følgende lave Fragrater, Knaphed paa Korn i de kornudførende Lande, langvarig Vinter, der lagde forskellige Hindringer i Vejen for Træudførslen fra Sverige og Finland, Kolera i Rusland, Overproduktion af Tonnage og navnlig den store Usikkerhed, som uafsladelig fremkaldes i Forretnings- og Skibsfartsverdenen ved de evindelige Strejker og Trusler om Strejker. Blandt disse kan nævnes Kulminestrejken i Skotland, Generalstrejken i Sverige og Strejken mellem Sømænd i Frankrig og paa de store amerikanske Søer.

Der er paa de store Møder, som Skibsfartens Organisationer har afholdt i dette Aar i Stockholm, Kjøbenhavn, Scheveningen, Newcastle og London blevet drøftet Midler imod de af disse Onder, som kan bekæmpes med Udsigt til Held, og det er ved disse Lejligheder fra mange Sider blevet fremhævet, at skal bedre Tider oprinde for Skibsfarten, saa gælder det om at samle Kræfterne og enes om at arbejde i Fællesskab og efter en vel overvejet Plan. De bestaaende Organisationer maa styrkes og udvides, den enkelte maa være rede til at bringe Ofre for det heles Vel, man maa arbejde for Dannelsen af en Verdensunion af Skibsredere, overflødig Tonnage maa i Tide lægges op, lidssvarende Certepartier maa vedtages for de forskellige Grene af Skibsfartserhvervet, og passende Forholdsregler bringes til Anvendelse overfor de Tab, som tilføjes Skibsfarten ved de evindelige Strejker.

Hvad nu det sidste Aar angaar, saa har det vel i det hele ikke været saa meget bedre end det foregaaende, men der har dog begyndt at vise sig enkelte Lyspunkter i Slutningen af Aaret, som forhaabentlig varsler om bedre Tider for Skibsfarten. — »Den Depression, der endnu i den første Del af Aaret tvang de store Rederier til at oplægge en stor Del af deres Dampere, er i Færd med at forsvinde, og Skibe, som af denne Grund midlertidig var sat ud af Virksomhed, er nu atter i Fart. Selv Fragtfarten har bedret sig, og der begynder at komme nyt Liv i Skibsbyggeriet«, skriver »Handels-Zeitung des Berliner Tageblatt«. — »Trafiken i de store tyske Havne er vokset i Sammenligning med i Fjor, og Statistiken bekræfter den allerede flere Gange udtalte Anskuelse, at der er i Færd med at komme bedre Tider for Skibsfarten«, skriver »Hansa«. — Andre store Skibsfartsorganer, som f. Eks. »Shipping Gazette«, bringer lignende Meddelelser, og fra London meddeles om Dannelsen af et internationalt Rederforbund, i hvilket den britiske Shipping Federation skal danne Kærnen, og som skal omfatte Rederiforeninger for de forskellige søfarende Nationer: det ventes at kunne paabegynde sin Virksomhed ved Nytaarstid 1910. Alene det nævnte mægtige britiske Selskab omfatter henved Halvdelen af hele Verdens Dampskibstonnage, og det anses som sikkert, at inden ret længe vil Forbundet have fundet Tilslutning fra de fleste

andre søfarende Nationer. Det bør derfor vistnok forventes, at denne mægtige Organisation, hvis Hovedformaal er at holde sine Medlemmer skadesløs for alle Tab, der falder udenfor de nuværende Forsikringsmuligheder, vil formaa at skabe bedre Forhold paa forskellige Omraader.

For den danske Skibsfart vil Aaret 1909 blive et Mærkeaar, da et længe næret Ønske indenfor Landets Skibsfartskredse er blevet opfyldt, idet et Ministerium for Handel og Søfart har begyndt sin Virksomhed den 1. Januar 1909. Som den første Chef for dette Ministerium valgtes den anseede og dygtige Skibsreder Konsul Johan Hansen af Firmaet C. K. Hansen her i Byen. Den ny Minister betonedede ved forskellige Lejligheder, at det var hans Ønske og bestemte Hensigt at søge et nøje Samarbejde med Skibsfartens Organisationer for i alle vigtige Spørgsmaal at høre selve Standens Mening om disse, og for derefter i Rigsdagen at kunne gøre sig til Talsmand for alle berettigede Krav fra Skibsfartens Side.

Sin gode Vilje til at virke i denne Retning fik Ministeren straks Lejlighed til at vise ved sin Medvirkning til, at Spørgsmaalet om Bygningen af en Jernbanebro over Masnedø til Falster blev henvist til fornyet Undersøgelse og Overvejelse, da det jo var øjensynligt, at en saadan Bro paa dette Sted i høj Grad vilde skade og vanskeliggøre den mindre Skibsfart i dette befærdede Farvand. Endvidere har Ministeren ladet nedsætte to Kommissioner, sammensat af Skibsredere og Repræsentanter for Skibsfartsinstitutioner, til at forberede de to Love, som er blevet uundgaaelige paa Grund af den engelske Lovgivning, nemlig Lov om en Lastelinie og Lov om Tilsyn med Sejlskibe. Disse Spørgsmaal staar iøvrigt nu paa Dagsordenen hos de fleste søfarende Nationer. Til at overveje, hvilke Forholdsregler der kan træffes for at sikre Kjøbenhavns Havn en tidssvarende Udvikling, saaledes at der ikke bliver Fare for, at konkurrerende Havne skal overfløje den, har Trafikministeren paa Foranledning af Ministeren for Handel og Søfart ladet nedsætte en tredje Kommission af særlig Sagkyndige, og endelig har Handelsministeren ved Konference med Delegerede for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart truffet Aftale om Samarbejde angaaende alle vigtige Søfartsspørgsmaal, paa Basis af ny Vedtægter for Fællesrepræsentationen, som denne har vedtaget og Ministeren stadfæstet.

Danmarks første Minister for Handel og Søfart har saaledes lagt en god Grund til et frugtbart Samarbejde mellem Ministeriet og Søfartens Hovedorganisationer, gennem hvilken de mange forskellige Kredse, der er knyttet til Skibsfarten, vil kunne komme til Orde og gøre sine Anskuelser gældende overfor Statsmagten. Ved et loyalt Samarbejde vil heldige Resultater sikkert opnaas snart paa det ene og snart paa det andet Punkt indenfor Søfartens Omraade. De politiske Forhold tvang imidlertid hurtigt og uventet det sidste Ministerium, af hvilket Hr. Johan Hansen var Medlem, til at gaa af og afsluttede saaledes Hr. Johan Hansens Virksomhed som Minister efter kun et Aars Virksomhed. Det blev jo desværre en alt for kort Tid, der blev levnet Hr. Johan Hansen til at organisere et nyt Ministerium i, og dog kan det siges, at betydningsfulde Resultater er naaet.

Som Afløser for Hr. Johan Hansen udnævntes Generalkonsul i Hamburg Wilhelm Hartvig Otto Wei-

mand den 28. Oktober til Minister for Handel og Søfart. Foruden sin fleraarige Virksomhed i Hamburg har Hr. Weimann tidligere indehaft Posterne som Konsul i Chicago og New York og har i disse store Søfartscentre haft Lejlighed til at studere den store Søfart paa nært Hold, hvorfor vor hjemlige Søfart kan gøre Regning paa Forstaaelse hos den ny Minister og vente sig heldige Resultater af hans Virksomhed.

Af Begivenheder i Aarets Løb, som har Interesse for Søfartskredse, kan endvidere nævnes, at The Baltic and White Sea Conference den 4. og 5. Februar afholdt Generalforsamling her i Byen, ved hvilken Lejlighed det bestemtes, at Konferencens Hovedsæde og Kontor fremdeles bliver her i Kjøbenhavn, og der valgtes et Forretningsudvalg, for hvilket Hr. Skibsfører Robert Hansen af Kjøbenhavn er Formand.

Paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling, som afholdtes i Aarhus den 3. Juli, nedlagde Foreningens mangeaarige Formand, Hr. Konsul P. Rechnitzer i Aalborg, sit Hverv som saadan og i hans Sted valgtes Hr. Konsul C. P. Lund i Rønne. Det vedtoges lillige at søge en Sammenslutning mellem Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordeuropæisk Sejlskibsrederi-Forbund, saaledes at førstnævnte Forenings Navn bibeholdes.

Af Mænd, som har været knyttet til Skibsfarten eller paa anden Maade har haft Betydning for den, kan nævnes som afgaaet ved Døden i Aarets Løb: Redningsmand Christian Rasmussen af Gammel Skagen. Det jyske Redningsvæsens mangeaarige Bestyrer Konsul Andersen i Lemvig. Kaptajn O. Nielsen af Det forenede Dampskibsselskab, Redningsmand Thøger Sørensen i Agger og Direktør John Larsen af Det forenede Dampskibsselskab.

Fra Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

»Under 17. November d. A. har den norske Regering udstedt en kgl. Resolution angaaende Ikrafttræden fra 1. Januar 1910 af en Lov af 17. Juni 1909 om Foranstaltninger mod Indførelse af smitsomme Sygdomme samt angaaende Udfærdigelsen af et Reglement om Foranstaltninger mod Indførelse af saadanne Sygdomme.«

I Henhold til nævnte Lovs § 13 bemyndiges det norske Justits- og Politidepartement til at erklære udenrigs Landomraade for smittet af Pest, asiatisk Kolera, Børnekopper eller anden Epidem, som ligestilles dermed.

Af Reglementet angaaende Foranstaltninger mod Indførelse af smitsomme Sygdomme m. m., der bestaar af 89 Paragrafer og 12 Skemaer, anfører vi her følgende Udtog:

Førere af Fartøjer, som ankommer til eller henligger i norsk Havn, skal tilstede Sundhedsvæsnetts Bestillingsmænd Adgang til at foretage Undersøgelse af Fartøjets Sundhedsforhold og skal yde den dertil nødvendige Bistand.

Paa Forlangende af Lods- eller Toldembedsmænd er Førere af Fartøjer, som ankommer fra udenrigs Plads, pligtig til at udstede en Erklæring overensstemmende med et nærmere betegnet Skema.

Enhver Lods udleveres et Karantæneflag, samt Aftryk af Loven om Foranstaltninger mod Indførelse af smitsomme Sygdomme og Reglementet, samt forøvrigt de i Henhold til Loven udfærdigede Bestemmelser, som vedkommer Fartøjer. Paa Lodsture skal Lodsens medføre disse Ting samt de fornødne Skemaer.

I Henhold til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. har Ministeriet for Handel og Søfart foruden de i Dansk Søfartstidende Nr. 1 nævnte Synsmænd og Stedfortrædere endvidere udnævnt:

Esbjerg:

Synsmand: Flv. Skibsfører S. Meinertz.
Stedfortræder: Lodsoldermand S. H. Ibsen.

Dansk Bark »Sørine« (af Fanø) prajet og fotograferet i Nordatlantterhavet. »Shipp. Gaz.« for 3. Januar d. A. indeholder følgende Notits: »Lejlighedsvis er Billeder af Skibe i Havsnød blevet udstillet i Lloyds Efterretningskontor. I Dag var imidlertid en ny Ide bragt i Anvendelse, knyttende sig til den danske Bark »Sørine«s Uheld. Dette Skib er paa Vej hjem fra Cuba til Falmouth blevet prajet i afmasted Tilstand i Nordatlantterhavet af en Damp, som er ankommet til Manchester. Paa Ulykkesberetningen findes der et meget klart Øjebliksbillede af det afmastede Skib, der viser det underdrejet for Store-Undermærsej. Skibet nægtede at modtage Assistance. Øjensynlig har en eller anden paa Dampren ikke ladet en Lejlighed til at tage et interessant Billede gaa fra sig.

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

Tyske Farvande.

Pillau, Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: Skibsfarten uhindret.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Isrende til Sundsvall. Is i Alnsund og nordre Løb til Søraker.

Gefle. Gefle og Skutskår. Skibsfarten kun mulig for kraftige Dampere, Harnäs isfri.

Strömstad. Idefjorden tynd Fastis, Skibsfarten lukket for Sejlskibe.

Skibsfarten paa Königsberg. Det danske Konsulat i Königsberg, Preussen, telegraferer den 5. Januar til Kjøbenhavns Børs: Isbrydergebyr Königsberg--Pillau indtil videre ophævet.

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

Kapt. Jacob Holm. Telf. »Central 377«.
Kapt. C. Jørgensen. Telf. »Øbro 1471«.
Maskinmester Blesberg. Telf. »Valby 36«.
Skibsbygmester Carstens. Telf. 6282.

Norsk Amerikalinie. Der synes kun at være ringe Udsigt til Realisationen af det Projekt, som saalænge har været diskuteret i norske Søfartskredse, nemlig Etableringen af en direkte Dampskibslinie mellem Norge og Nordamerika, som skulde udelukke fremmede Forbindelser, skriver »Shipp. Gaz.« Den norske Regering har nedsat en Kommission til at undersøge Spørgsmaalet om Statssubvention til en saadan Linie, men det er den almindelige Mening, at denne Kommission ikke vil komme til noget Resultat. I dette Tilfælde vil Planen definitivt blive opgivet, da det erkendes, at en direkte Linie mellem Norge og Amerika uden Hjælp fra Statens Side ikke vil have Udsigt til at blive rentabel.

Instruks

for

de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd.

1. Almindelige Bestemmelser.

Ved Synet af Skibe og Dæksfartøjer, som i Medfør af Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 (*»Sejlskibstilsynsloven«*) ere det offentlige Tilsyn underkastede, har Synsmanden at undersøge, om de i denne Lov og de i Medfør af samme givne Forskrifter ere fyldestgjorte.

Forskrifterne for Sejlskibe ere givne i den af Ministeriet for Handel og Søfart under 30. December 1909 udstedte Bekendtgørelse (*»Hovedbekendtgørelsen«*).

Skibet eller Fartøjet kan synes paa det Sted, hvorfra eller hvortil vedkommende Skib eller Fartøj farer, saavel som paa ethvert af dets Anløbssteder.

Begæring om Foretagelse af Syn rettes til Politivrigheden i vedkommende Distrikt.

Det paahviler Synsmanden, naar Syn over et Skib eller Fartøj, der er hovedrepareret, er afholdt, at give Toldvæsenet Underretning herom.

Tidspunktet for Synets Foretagelse bestemmes efter Aftale med vedkommende Reder eller Ejer, eller paa denes Vegne med Skibsføreren.

For Skibe, der skulle synes een Gang hvert Aar, skal Synet være afsluttet inden Kalenderaarets Udgang, men der behøver ikke netop at forløbe et Aar mellem to paa hinanden følgende Syn.

Synsmanden skal nøje have for Øje, at der paahviler ham et stort Ansvar ved Foretagelsen af Synet, der derfor skal udføres nøjagtigt og samvittighedsfuldt; han maa erindre, at de af fremmede Stater dertil beskikkede Synsmænd ere berettigede til at forvise sig om, at de danske Bestemmelser ere overholdte, naar Skibet anløber fremmed Havn.

Det er Synsmandens Pligt at skaffe sig udførlig Underretning om Tilstanden af Skibet med Tilbehør, saaledes at alle Spørgsmaalene i Synsforretningen saa vidt muligt besvares, selv om Skibet er klassificeret. Han er derfor berettiget til at fordrø Adgang overall om Bord.

Rederen eller hans befuldmægtigede skal være Synsmanden behjælpelig ved Foretagelsen af Synet og er pligtig at yde den hertil fornødne Arbejdshjælp.

Det er Synsmandens Pligt at sørge for, at Synet foretages saa hurtigt, at intel ufornødet Ophold derved foranlediges. Dette er af særlig Betydning for Skibe, der *anløbe* vedkommende danske Havn eller Sted; kun saafremt der ved Synet forefindes Mangler, der øjensynlig kunne medføre Fare for Liv eller Gods, bør Synsmanden gøre Skridt til, at Øvrigheden stopper Skibet.

Hvad angaar Fyldestgørelsen af de stillede Fordringer til Skibets Bygning, Indretning, Udstyr m. m., henledes Opmærksomheden endvidere paa følgende:

Med Hensyn til Fordringerne vedrørende Beliggenhed og Indretning af Rum til Transport af Sprængstoffer, ildsfarlige og ætsende Varer bør det paases, at Forskrifterne i Anordningerne af 30. December 1903 og 28. Maj 1909 ere fulgte.

Det bør ved Synet paases, at Baadene ere saaledes opstillede, at deres Udsætning altid kan foregaa hurtigt, og at dette ikke umuliggøres, naar Sejlene nedfires. Synsmanden bør paase, at saamange af Baadene som muligt ere anbragte under Davider, dog saaledes at Kravet herom kun bør rejses, hvor det paa nogen Maade er foreneligt med Hensynet til Sikkerheden paa Søen. Dette gælder ogsaa for ældre Skibe.

I Redningsbaade, som ere anskaffede efter 1. Januar 1910, maa ikke anvendes Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal. Findes saadanne Luftkasser i ældre Baade, skulle de ved Synet grundigt efterses overall.

Ved Undersøgelsen af, om Skibet er forsynet med de fornødne Lys-, Lyd- og Nødsignaler, skal Synsmanden paase, at Bestemmelserne i Anordningerne af 22. Januar 1897 og 23. Februar 1906 angaaende internationale Søvejs-Reglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe samt i Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe, ere overholdte.

Ved Undersøgelsen af Skibsmandskabets Opholdsrum skal han paase, at Folkerum, Klosetter og Vaskerum ere vel vedligeholdte med Maling og i det hele i velholdt Stand.

Saafremt Synsmanden bestemmer, at Mangler skulle udbedres, behøver han dog ikke at angive, hvorledes dette skal ske. Han bør dog altid, for saa vidt han maatte besidde den dertil fornødne Sagkundskab, være vedkommende behjælpelig og f. Eks. henlede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af, at der træffes betryggende Foranstaltninger mod om sig gribende Rust eller anden Tæring (at Skibsbunden i Jernskibe inden- og udenbords holdes godt beskyttet ved Maling eller lign.).

Hvis nogen skjult Fejl eller Mangel ved Skibet og dets Tilbehør er bekendt for Føreren, er denne paa Forespørgsel under Synsforretningen forpligtet til at opgive dette for Synsmanden.

Da Synet foruden selve Besigtelsen af Skibet med Tilbehør omfatter Eftersyn, der kun kunne foretages, medens Skibet er i Dok eller paa Bedding, bør Synsforretningen ikke afsluttes, før alt er gennemgaaet. Det bemærkes, at Eftersynet af Skibsbunden, Roret og Søforbindelserne skal foretages enten før eller samtidig med det egentlige Syn, enten af Synsmanden selv eller af Besigtelsesmænd; førend disse Eftersyn ere foretagne, kan Synsmanden vel foretage den øvrige Del af Synet, men ikke afslutte det eller indsende en endelig Synsforretning til Politivrigheden.

Ved Synet skal Tilsynsbogen forevises Synsmanden, der har at paase, om de foreskrevne Eftersyn ere indførte i Bogen, og om de ved disse mulig forefundne Mangler ere betimelig afhjulpne. For saa vidt Forsømmelser i de indførte Henseender forefindes, har Synsmanden at give Politivrigheden paa Synsstedet særskilt Underretning herom. Hovedresultatet af Synet indføres i Tilsynsbogen af Synsmanden, der bekræfter Rigtigheden af det indførte med sin Underskrift.

Ved første Syn efter Nyanskaffelse eller Hovedreparation af Skroget skal Synsmanden være Føreren behjælpelig med Udfyldelsen af Tilsynsbogens Oplysningschema angaaende Skibets Bygning og Udstyr m. m., ligeledes for ældre Skibes Vedkommende ved det første Syn.

Synsmanden skal efter endt Forretning afgive en fuldstændig Beretning om Synet, de Prøver og Undersøgelser, der ere foretagne, og de Mangler, han har forefundet. Synsmandens Erklæring afgives i to Eksemplarer, af hvilke det ene, der betragtes som Hovedeksemplaret, opbevares af Øvrigheden, medens det andet, forsynet med Øvrighedens Paategning, overgives Rederen eller hans befuldmægtigede. Forretningen beskrives paa den dertil bestemte Blanket.

I Synsforretningen benyttes Metersystemet.

Opmærksomheden henledes paa, at de i Hovedbekendtgørelsens §§ 24 og 25 nævnte paalidelige og sagkyndige Mænd ikke nødvendigt behøve at være Synsmænd.

Det vil af § 1 i Sejlskibstilsynsloven, jfr. § 33 i Ho-

vedbekendtgørelsen, fremgaa, at Sejlskibstilsynsloven hverken omfatter aabne Baade eller Halvdæksfartøjer.

Følgende Regler gælde for et Fartøjs Hjemsted:

Et Fartøj, der indføres i det offentlige Skibsregister, d. v. s. er af 20 Tons og derover, har Hjemsted det Sted i Riget, som Rederen bestemmer.

For Fartøjer, som ikke ere optagne i nævnte Register, gælder som Hjemsted den Havn, i hvilken Rederen bor, eller som er nærmest hans Bopæl; er der flere Redere, er den bestyrende Reders Hjemsted bestemmende for Skibets.

Er Fartøjets sædvanlige Liggeplads ved et Fiskerleje, en Landgangsbro, Mole eller lign., og denne Plads kan anses for at være den Ejerens eller Rederens Bopæl nærmeste Havn, vil Fartøjet være at føre i Synsprotokollen for Liggepladsens Jurisdiktion, hvor Fartøjet er at betragte som hjemmehørende.

De i Sejlskibstilsynslovens §§ 20—23 og 26 omhandlede Vederlag indbetales af Skibets eller Fartøjets Ejer eller Reder umiddelbart efter Synets Foretagelse til Statskassen gennem Politivrigheden i den Jurisdiktion, hvor Synet er afholdt. Vederlagene anvises derefter Synsmanden (Stedfortræderen) efter Udgangen af hvert Kvartal. Saafremt man har Erfaring for, at Rekvirenten af Synet ikke rettidigt indbetaler Vederlag for Synene, er Politivrigheden berettiget til at tilbageholde det ovenanførte Eksemplar af Synsforretningen, til Betaling for Synet er erlagt. Om fornødt kan Beløbet inddrives ved Udpantning.

Er et Skib klart til det hele Syn, tilkommer der kun Synsmanden det i Sejlskibstilsynslovens § 20 fastsatte Vederlag, selv om det til Udførelsen af Synet paa Grund af sammes Omfang maatte være nødvendigt, at Synsmanden møder flere Gange paa forskellige Dage.

I Tilfælde af Dødsfald blandt Synsmændene (eller Stedfortræderne) bør der gennem Politivrigheden ske Indberetning om Dødsfaldet til Ministeriet for Handel og Søfart, for at ny Beskikkelse kan finde Sted, dersom Ministeriet finder det fornødent.

Synsmændene skulle i Almindelighed have Bopæl i eller ved den Havn (eller det Sted), hvor de ere ansatte; er en Synsmand bosat andetsteds, bliver han dog med Hensyn til Beregning af Godtgørelser for Rejser at anse som boende ved vedkommende Havn (paa vedkommende Sted). Synsmænd (Stedfortrædere) skulle stedse holde Ministeriet for Handel og Søfart underrettet om deres Bopæl.

Til Tjenesteskriveriser, som forsendes til Statsmyndigheder, maa kun anvendes Papir af Propatria-Format.

2. Klassificerede Skibe.

I Følge § 6 i Sejlskibstilsynsloven betragtes Skibe, der ere klassificerede i anerkendte Klassifikationselskaber, og hvis Klasse opretholdes, som havende opfyldt nogle af de i Loven stillede Fordringer. Saafremt der er forelagt Synsmanden Bevis for, at Skibet er bygget efter de nævnte Regler, og at Klassen er opretholdt, behøver han saaledes ikke at undersøge: Skrogets Tæthed og Styrke (Bekendtgørelsens §§ 2, 18 og 21). Skoddernes Styrke m. m. (§§ 3 og 18). Forsyningen med Ankere m. m. (§§ 11 og 18); derimod skal han nøje give Agt paa Bestemmelserne om Rejsningen m. m. (§§ 4 og 18), Lænsemidler (§§ 5 og 18), Slukkemidler (§§ 6 og 18), Bestemmelserne om farlige Ladninger (§§ 7, 8 og 18), Redningsmidler (§§ 9, 10, 18 og 21), Kompasser, Lyssignaler m. m. (§§ 12, 14, 18 og 21), Opholdsrum (§§ 16 og 19), Bestemmelserne om sikker Færdsel (§ 20) o. s. v.

3. Ældre Skibe og Fartøjer.

Skibe og Dæksfartøjer, som ere danske ved Sejlskibstilsynslovens Ikrafttræden, behøve ikke at tilfredsstille de enkelte Bestemmelser i nævnte Lov vedrørende Bygningen og Indretningen af Skibet. Det skal dog passes, at Skroget er tæt og tilstrækkelig stærkt, og at Rejsningen

er i fuldt forsvarlig Stand; desuden kan Synsmanden, naar Skibets Indretning og Udstyr ikke kan anses for fuldt betryggende, tilraade Rederen at foretage Ændringer derved. Der maa endvidere findes passende Lænse- og Slukkemidler, Ankere m. m. Hovedbekendtgørelsens Bestemmelser skulle fuldt ud følges for Baade, Redningsmidler, Kompasser, Lyssignaler m. m. (jfr. dog Bestemmelserne i Hovedbekendtgørelsens § 9, 8de Stykke om Arbejdsbaade, § 10, 3dje og 4de Stykke om Redningsbølter og Redningskranse samt § 22, 1ste og 2det Stykke om Skibslus og Kompasser).

Under ældre Skibe henregnes ogsaa Skibe, der vare under Bygning for dansk Regning den 1. Januar 1910.

Skibe eller Fartøjer, som ere byggede før 1. Januar 1910, men først efter denne Dag ere gaaede over paa dansk Haand, skulle tilfredsstille alle Sejlskibstilsynslovens Forskrifter.

Skibe, der fare paa britisk Havn, skulle tilfredsstille alle de i Hovedbekendtgørelsen givne Bestemmelser (se nedenfor).

4. Fiskerfartøjer.

Forskrifterne for Synet af Fiskerfartøjer ere givne i Hovedbekendtgørelsens § 24.

Synet kan foretages af de i Medfør af § 9 i Sejlskibstilsynsloven udnævnte Synsmænd, der da herfor oppebære det i Loven fastsatte Vederlag, som udredes af Fartøjets Reder eller Ejer; dersom det forlanges, kan Synet foretages af Fiskeriinspektionen (Fiskerikontrollen), og det udføres da vederlagsfrit, saafremt Fristen for genlaget Syn ikke er overskreden (jfr. § 23 i Hovedbekendtgørelsen).

Om Syn og Eftersyn, foretagne af Fiskeriinspektionen (Fiskerikontrollen), gælde følgende særlige Bestemmelser:

Tilsynet er fordelt mellem Inspektion og Kontrol paa følgende Maade:

Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerrak: Esbjerg og Fanø Tolddistrikter;

Fiskerikontrollen for Jylland: Limfjorden samt Jyllands Vestkyst nord for Esbjerg og Fanø Tolddistrikter; tillige Esbjerg og Fanø Tolddistrikter, naar Fiskeriinspektionen for Nordsøen og Skagerrak ikke er til Stede i Esbjerg;

Fiskeriinspektionen indenfor Skagen: de til Kattegat grænsende Kyster og Jyllands Østkyst syd for Kattegat;

Fiskerikontrollen for Øerne: de øvrige til danske Farvande grænsende Kyster indenfor Skagen, herunder Bornholm.

Fiskeriinspektionen indenfor Skagen og Fiskerikontrollen for Øerne kan dog foretage Syn i hinandens Distrikter, naar Lejlighed dertil gives, og Opfordring derom foreligger; er et saadant Syn foretaget, skal Meddelelse herom tilstilles den paagældende, i hvis Distrikt Synet er foretaget.

Da Politivrigheden paa Fartøjets Hjemsted har at paase, at de foreskrevne Syn finde Sted, har Fiskeriinspektionen (Fiskerikontrollen) efter endt Syn at tilstille Politivrigheden paa Fartøjets Hjemsted det ene Eksemplar af Synsforretningen, forsynet med Paategning af Fiskeriinspektionsskibets Chef (Fiskerikontrolløren), medens det andet Eksemplar tilstilles det synede Fartøjs Reder eller dennes befuldmægtigede.

Forefindes der ved Synet af Fartøjet saadanne Mangler, der kunne medføre Fare for de ombordværende, skal Meddelelse herom straks tilstilles nærmeste Politivrighed.

Et Fartøj kan kun anses som et Fiskerfartøj og derved opnaa vederlagsfrit Syn, naar det er forsynet med Fiskeri-Certifikat (jfr. Saltvandsfiskeriloven af 4. Maj 1907 § 3).

5. Tilsynet med danske Skibe, der fare paa fremmed Havn.

Danske Skibe, som befordre flere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i Det forenede

Kongerige af Storbritannien og Irland ere fritagne for Tilsyn i *britisk* Havn ved Board of Trades Embedsmænd, naar de ere forsynede med Certifikat for her i Landet at være blevne underkastede det lovbefalede aarlige Syn i Overensstemmelse med de i § 32 i Hovedbekendtgørelsen givne Bestemmelser.

Saafernt der ved Synet forelægges Synsmanden Bevis for, at Skibet besidder 1ste Klasse i et af de godkendte Klassifikationssselskaber (jfr. § 28 i Hovedbekendtgørelsen), kan den Del af Synet, som vedrører Skrogets Styrke, Skoddernes Styrke m. m., Forsyningen med Ankere m. m., foretages paa den danske Regerings Vegne af en Ekspert fra et af de nævnte Klassifikationssselskaber; Synet skal dog foretages i nøje Overensstemmelse med de i Afsnittene B og E i Hovedbekendtgørelsen givne Regler, og Eksperten er for den paagældende Del af Synet ansvarlig overfor Regeringen.

Naar et dansk Skib bygges, repareres eller dokkes i Udlandet, kan Eftersynet af den udvendige Skibsbund, Roret og Søforbindelserne foretages af en Besiglelsesmand, der med dette Formaal for Øje er udnævnt af den danske Regering, eller af en i det paagældende Land af sammes Regering udnævnt Synsmand, eller af en af Ministeren for Handel og Søfart med det paagældende Formaal udnævnt Ekspert fra et af de godkendte Klassifikationssselskaber, idet vedkommende Ekspert da foretager Eftersynet paa den danske Regerings Vegne.

Besidder Skibet ikke 1ste Klasse i et af de godkendte Klassifikationssselskaber, naar Synet finder Sted, maa hele Synet foretages af en af de af Ministeren for Handel og Søfart udnævnte Synsmænd. Ved Bestemmelsen af Skrogets og Skoddernes Styrke m. m. og Forsyningen med Ankere m. m. kunne Synsmændene følge et af de godkendte Klassifikationssselskabers Regler, for saa vidt de finde disse fyldestgørende, men ogsaa i dette Tilfælde skal Synet foretages i nøje Overensstemmelse med de i Afsnittene B og E i Hovedbekendtgørelsen givne Regler.

1ste Klasse betegnes paa følgende Maade:

I Lloyds Register of British and Foreign Shipping: for Jern- eller Staalskibe ved 100 A. 1., for Træskibe ved A. 1. eller A. 1. (rød).

I British Corporation for the Survey and Registry of Shipping:

for Jern- eller Staalskibe ved B. S.* eller B. S.

I Bureau Veritas:

for Jern- eller Staalskibe ved 1. 3/3 1. 1., for Træskibe ved 3/3 1. 1. eller 5/6 1. 1.

I Norsk Veritas:

for Jern- eller Staalskibe ved 1. A. 1., for Træskibe ved A. 1. 1. eller A. 2.* 2. eller A. 2. 3.

I Germanischer Lloyd:

for Jern- eller Staalskibe ved 100 **A**, for Træskibe ved A. 1. eller A.

Certifikatet, der bliver at attestere af Stedets Politioverhoved og derefter af det paagældende engelske Konsulat, og som ledsages af det ene Eksemplar af Synsforretningen, udstedes paa den danske Regerings Vegne af Synsmanden og overgives til Skibsføreren, for at det paa Forlangende kan forevises i engelsk Havn.

Synsmanden har det fulde Ansvar for, at Skibet med Rejsning og alt Tilbehør er i forsvarlig Stand, og at Certifikatet med tilhørende Synsforretning er nøjagtig udfyldt i Overensstemmelse med de virkelige Forhold.

Denne Instruks vil være at følge fra og med den 1ste Januar 1910.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 30. December 1909.

W. Weimann.

Emil Krogh.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har Østen og Sortehavet ved en ret livlig Forretning fuldtud bevaret deres Fasthed, ligesom der ogsaa fra Cardiff etc. blev sluttet en anselig Mængde Dampere, tildels til højere Rater (Sydamerika), men i andre Retninger har Markederne ligget ret trevent. Særlig La Plata er næsten ganske livløs, og da dette Marked kan oplage en Del af de derude kullossende Dampere, maa disse selvfølgelig se sig om efter Beskæftigelse andetsteds fra, og de er hovedsagelig bleven udbudt for Ris fra Birma og for Korn etc. fra Australien, men heldigvis ligger disse Markeder saa sundt, at Rederne har kunnet holde Raterne oppe. Hertil har ogsaa den Omstændighed bidraget, at Sortehavet har kunnet bruge en Del Tonnage, saa at Tilgangen af ballastet Tonnage gennem Suez Kanalen har været ringe. Fra Nordamerika er kun en forholdsvis meget lille Efterspørgsel, men da Tonnage heller ikke er rigelig, har Raterne ikke alene kunnet opretholdes, men det har i flere Tilfælde været muligt at gennemføre mindre Stigninger. I de kortere Farter (Middelhavet, Nord- og Østersøen) er Forholdene utilfredsstillende, og hvis Fragterne ikke bedres efter de russiske Julehelligdage, er det mest sandsynligt, at adskillige Baade vil blive lagt op. Kulfragter til Østersøen er der kun meget faa af, særlig for Baade paa over 1,800 Tons, og Raterne er meget usle. Det truer iøvrigt nu med en Kularbejderstrejke i Durham og Northumberland, og det gør ikke Udsigterne lysere.

For Østens Vedkommende er det hovedsagelig Rispladserne, som har vist Aktivitet, og der sluttedes en Række Dampere fra Birma 23/6 à 24/ Holland, 24/ à 24/6 O. C. pr. Januar-Februar. Bombay betalte 15/ efter alm. Skala pr. Januar, og for Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille betaltes indtil 24/6. Australien har gentaget 27/ for Korn til U. K. eller Kontinentet. Fra Vladivostok er betalt 29/6 U. K. eller Kontinentet, prompt.

Sortehavet er fast, og der betaltes 8/6 à 8/9 til udsøgt Havn fra Odessa eller Nikolajeff, 8/6 N. C. fra Sulina, 8/ fra Kustendje (3.000/4.000 Tons Baad). Endvidere betalte Sulina 8/3 Antwerpen direkte. Begæret indskrænker sig foreløbig til ganske prompt Tonnage.

Middelhavet frembyder intet af Interesse, og Raterne er i det hele og store slette, i Særdeleshed fra den vestlige Del. Blandt de sidste Ertsbefragtninger nævner vi 6/9 Siphos/Middlesbro. 5/3 Karthagena/Glasgow, 5/ Middlesbro. 5/ Almeria/Ayrshire. 4/7½ Algier/Rotterdam, alt med fri Despatch. For Salt fra Port Said betaltes 5/ til Penang eller Singapore og fra Cadiz 6/9 Aberdeen (1.500), samme Rate til Glasgow (1.000). Ertsraterne fra Bilbao er lidt lavere paa Basis af 3/9 Newport, 4/3 à 4/4½ Middlesbro. 4/4½, à 4/6 Rotterdam, 4/1½ Jarrow.

Nordamerika har fragtet meget sparsomt, og kun for det mest presserende Behov, idet Befragterne er af den Anskuelse, at der vil tilbyde sig rigeligere og billigere Tonnage senere. Fra Golfen betaltes paa Netto Charter 8/10½ à 9/6 til U. K. eller Kontinentet Basis én Lossehavn prompt, og for Trælast 76/3 til tre Lossehavne (1.300 Stds). For Korn fra »Northern Range« noteres 1/7½ à 1/9 til udsøgt Havn. Wilmington noterer 20/ for Bomuld til Liverpool og Savannah 22/6 paa Form. »O«.

La Plata viser intet Liv, og de eneste Befragtninger i Ugens Løb er til 11/ fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn) prompt, og 17/ Quebracho fra Colastine til New York pr. Marts.

Østersøen har yderst lidt at byde paa, hovedsagelig fordi Julen i Rusland griber forstyrrende ind, og det er jo næsten kun de russiske Havne, som har Varer til Eksport. Fra Riga, som fremdeles er isfri, kan faas

22/ D/B. 1/4 Boards til Grimsby. Frcs. 25 Antwerpen, Frcs. 26 Rouen, medens Libau og Windau ikke betaler mere end 35/ à 36/ pr. Favn 7 + 7 + 7 Kortprops til Østkyst Kulhavn, 8 1/2 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 9 à 9 1/4 d. Antwerpen, 11 d. Rouen. Sidst betalle Rate fra Reval er 10 1/2 d. Hvedebasis til Rotterdam, men Königsberg har taget et Par enkelte Baade til 1/. For Sukker fra Danzig noteredes 4/ til London.

Kulfragterne viser ikke nævneværdige Forandringer undtagen til Sydamerika, og der blev til La Plata (nedre Havn) betalt 11/6 fra Cardiff (mod c. 10/ Ugen i Forvejen), 12/6 Rio. I andre Retninger betalles fra Cardiff 4/3 à 4/9 Lissabon, Frcs. 7 3/4 à 7 3/4 Marseille, 6/3 à 6/9 Genua, 6/ à 6/3 Neapel, 6 Port Said, 6/3 Madeira eller Las Palmas. Blandt Befragtingerne fra Østkysten nævner vi 3/6 Tynen eller Blyth/Königsberg (3.000), 4/3 Stockholm (2.700), 3/9 Lübeck (2.400), 4/7 1/2 à 4/10 1/2 Lissabon, 6/6 Genua eller Savona, 6/ Konstantinopel, 6/9 Girgenti (2.200), 7/6 Venedig (4.200), 4/6 Forth/Neustadt (1.450), 4/ Kolding (1.500), 4/3 Nykjøbing F. (1.050).

Havarier og Forlis.

Ane Katrine, Galease af Rudkjøbing, kom d. 31. December paa Grund for Indgaaende til Rudkjøbing.

Claustad, Dpsk. af Arendal, kom d. 31. December ved Afsejlingen fra Randers i Kollision med Jagten »Kirstine« af Hadsund og Galeasen »Familien« af Marstal, der begge laa ved Bolværk. Jagten mistede herved Masten og Takelagen, og Galeasen fik Skade paa Agterstevn og blev lak.

Schiller, 3/m. Skonnert, der efter Kollision blev indbragt til Frederikshavn, er solgt ved Auktion til Thurø og er slæbt til Kjørteminde for der at losse sin Kulladning.

Snap, svensk Motorskonnert, der d. 21. December i Suestorm strandede paa SØ-Siden af Amager, er bragt flot af Svitzers og Dragør Bjergelav og ind til Kjøbenhavn.

Sörine, Barkslib af Faør, er d. 26. December prajet paa 36° N. Br. og 48° V. Lgd. Skibet havde Skade paa Ror og Rigning, i Drogden. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil, hvor Skibet maa losse og reparere.

Sörine, Barkslibet af Faør, er d. 26. December prajet paa 36° N. Lgd. og 48° V. Br. Skibet havde Skade paa Ror og Rigning, men ønskede ikke Assistance.

Gallia, svensk Dpsk., der d. 28. December strandede ved Agger, har et stort Hul i Bagbordsside og bliver rimeligvis Vrag. Ladningen, Vin og Appelsiner, er bjerget og magasineret i Agger.

Ivar Hvitfeldt, 3/m. Skonnert af Thurø, der d. 1. December afsejlede fra Lowestoft til Wemyss, er der indtil Dato intet hørt om, og det maa desværre befrægtes, at Skibet er totalt forlist og Besætningen, 6 Mand, druknet.

Fra Sø og Land.

Bogo Navigationsskole. Ved den nu afsluttede 3. Eksamenstermin 1909 bestod 4 Elever den almindelige Styrmandseksamen.

1 2. Afdeling bestod 6 i Navigation, 6 i Søret og Handelsvidenskab, 6 i Geografi og Vejrlære og 3 i Engelsk.

Jordens Befolkning og Overflade. Hele Jordens Befolkning kan efter de nyeste statistiske Oplysninger anslaaes til omkring 1563 1/2 Million. I de enkelte Verdensdele er Indbyggerantallet følgende:

Evropa	431 674 000
Asien	829 307 000
Afrika	130 193 000
Amerika	165 251 000
Australien	7 095 000
Polarlandene	12 000
Talt	1 563 532 000

Jordklodens samlede Overflade udgør c. 510 Mill. km², hvoraf 145 Mill. km² Land og 365 Mill. km² Vand. Omtrent de tre Fjerdedele af Jordoverfladen er altsaa dækket af Vand.

(Statistiske Efterretninger).

Nybygninger, Køb og Salg.

Med en Dampløgter »Henriette«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning A/S. De danske Sukkerfabriker, foretoges den 2. og 4. ds. officielle Prøveture i Sundet, der i enhver Henseende ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, forløb til Selskabets om Bord værende Tilsynsførendes fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 151'—6" langt i Hoveddækket, 27'—0" bredt og 8'—10 1/2" dybt i Rummet og forsynet med 2 Compound-Maskiner med Overflade-Kondensation paa 230 indicerede Hestes Kraft.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs fører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Hændlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Rotterdam 5./1. til Bordeaux. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 1./1. — Algarve, Borries, afg. Swansea 5./1. til Mar- seille. — Anglo Dane, ank. hertil 5./1. — A. N. Hansen, Paaske, afg. Dunkerque 5./1. til Havre. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 4./1. — Arkansas, Peronard, ank. Boston 26./12. — Arno, Strubberg, afg. Massina 5./1. til Palermo. — Aurora, Fischer, afg. Bordeaux 5./1. til La Rochelle. — Baron Stjerne- blad, Therkildsen, ank. Antwerpen 28./12. — Beira, Lange, ank. Marseille 3./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Christian IX, Holm, ank. London 3./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Savona 5./1. — Dagmar, Bogvad, ank. Antwerpen 4./1. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 1./1. — Esbjerg, Strulve, ank. Libau 1./1. — Florida, Andersen, afg. Hull 16./12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, ank. Pillau 2./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 5./1. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munck, ank. Riga 3./1. — Hjelms, Sørensen, afg. herfra 5./1. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Dun- kerque 5./1. — Jolantha, Simonsen, afg. Bergen 5./1. Nord paa. — Kanan, Mikkelsen, ank. Libau 30./12. — Kentucky, Andre- sen, afg. Kristiania 5./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Reval 3./1. — Kursk, Kann, afg. Dunkerque 6./1. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 5./1. hertil. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 2./1. for Bordeaux. — Louise, Mikkelsen, afg. herfra 6./1. til Reval. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 4./1. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Lissabon 5./1. til Havre. — Moskov, Müller, ank. Genoa 1./1. — Nicolai II,

(Fortsættes Side 21.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

»Efterretninger for Søfarende« meddeles i følgende Rækkefølge:

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

B.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1. **Dybde og Afmærkning.** Gaasholm-Løb. Thyborøn-Kanal. Nordsøen. I Gaasholm-Løb er Dybden nu 2,5 m. Afmærkningen er i Orden, dog kan en enkelt Prik mangle eller mangle Topbetegnelse. Uddybningsmaskinens Arbejde i Løbet vanskeliggør ikke Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2958. Kjøbenhavn 1909.)

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

Ikke desto mindre er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der staledes intet vil være at befrygte ved at passere det pågældende Sted, henledes dog de Søfarende Opmærksomhed paa det ønskelige i, at Skibe og Baade ikke opholder sig i længere Tid end højest nødvendigt i den Del af Farvaudet, der ligger i indtil 1/2 Sun Afland ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrånten ved Skydebanerne anbragte Signaltænger eller paa den ene af dem. (Danske Lods, Side 355.)

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt fæs, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfartstidendes Kontor*.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

62° V. fra Sangatte Klokketaarn. Det er forbudt at ankre mellem Linier gennem de to første Baaker og gennem den sidste Baake og Klokketaarnet.

26. **Taaesignal nedlagt.** Port du Crotoy. Taaesignal med Klokke ved Port du Crotoy er nedlagt. 50° 12' 56" N. Br. 1° 37' 26" Ø. Lgd.

27. **Undervands Klokketende midlertidig inddraget.** Havre. Undervandsklokketenden, som til Forsøg var udlagt ved Indløbet til Havre, er midlertidig inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2673. Kjøbenhavn 1909.)

28. **Arbejder ved Vrag. Seine.** Under Arbejderne ved Bortrydningen af Damperen »Cynodocée« ovenfor Løbet til Honfleur hejses et rødt Flag paa N.-Diget ud for Lyxtoncurie I) og 20, og et andet ved Fyret La Risle. Man skal gaa saa langt som muligt i N. om Vraget og passere det langsomt. Mellem c. 1 og 2 Timer før Floden begynder, joretages Sprengninger, og Løbet er da spærret; Fartøjer med rødt Flag ligger ovenfor og nedenfor Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1535. Kjøbenhavn 1909.)

29. **Vrag. Plateau des Jaunes. Baie de Saint Brieuc.** Bugserbaaden »Edouard Ernest« er sunket i Baie de Saint Brieuc, c. 300 m NNV. for Klippen Petit Bignon. 48° 37' 0" N. Br. 2° 35' 10" V. Lgd.

30. **Vrag afmærket.** Monkstone N. Cardiff. Bristol Channel. England. Bugserbaaden »Oberon« er sunket N. 3° Ø. fra Monkstone Fyrbaake, og i N. 80° Ø. fra Hovedet af Penarth Pier. En Vragtønde er udlagt NV. for Vraget, og et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, SØ. for Vraget. 51° 26' N. Br. 3° 5' 5" V. Lgd.

31. **Afmærkning af Vrag forandret.** Queens Channel. Liverpool. England. Vragfartøjet, som afmærker Vraget af Damperen »Ellan Vannin«, der ligger sunket i Mündingen af Queens Channel, er ombyttet med en grøn, spids Vraglystønde, der viser grønt Blinkfyr. Man skal gaa rigeligt uden om Tønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2924. Kjøbenhavn 1909.)

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

32. **Lysvinkel forandret.** Tréhic Fyr. Port de Croisic. Frankrig. Den røde Vinkel i Fyret paa Broen ved Tréhic er forstørret og lyser nu fra N. 43° V. gennem N. og Ø. til S. 47 1/2° Ø. I øvrigt er Fyret ulorandret. 47° 18' 30" N. Br. 2° 31' 25" V. Lgd.

33. **Telegraf-Kabler afmærket.** Ile de Ré. Lige over for Ile de Ré, c. 320 m S. for Havnen La Repentie, er opført to hvide og blå Baaker, 150 m S. 82° Ø. og N. 82° V. fra hinanden, og to andre lignende Baaker 150 m S. 46° Ø. og N. 46° V. fra hinanden. Det er forbudt at ankre i Vinklet mellem Linierne gennem de to første og gennem de to sidste Baaker. 46° 10' 8" N. Br. 1° 13' 8" V. Lgd.

34. **Telegraf-Kabler afmærket.** Ile de Ré. Paa Ile de Ré er opført to Par hvide og blå Baaker. De to Baaker paa Pynten N. for Rivédoux staar tæt ved Kabelhuset, 70 m S. 70° V. og N. 70° Ø. fra hinanden. 46° 10' 13" N. Br. 1° 16' 55" V. Lgd. Det er forbudt at ankre i Linien Baakerne overet samt 1/4 Sm N. og S. for Linien. De to andre Baaker staar c. 1 Kbl SV. for Kabelhuset paa Pynt Sablaux-ceaux, 90 m S. 37° V. og N. 37° Ø. fra hinanden. 46° 9' 35" N. Br. 1° 16' 0" V. Lgd. Det er forbudt at ankre i Linien Baakerne overet.

35. **Oplysning om Fyr.** Grand River. Gaspé Kyst. Gulf of St. Lawrence. Canada. Omtrent 6 Kbl Ø. for Mündingen af Grand River er der en c. 200 m lang Bro, med 5,5 m Vand ved Lavvande. Paa dens Yderende brænder et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 5 Sm. 48° 24' 19" N. Br. 64° 28' 11" V. Lgd.

36. **Taaesignal.** Barachois de Malbaie. Gaspé Kyst. Gulf of Lawrence. Ved Barachois de Malbaie Fyr besvares Taaesignal fra Damperne i Nærheden med Signal fra et Haandkrafts Taaeglohorn.

37. **Forandring af Belysning.** Chat River. River St. Lawrence. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Cape Chat Landsbys Værft er slukket. To røde, faste

3. **Klokketønden »Saltholm-Flak NV.«** midlertidig ombyttet. **Hollænder-Djv-Sundet.** Klokketønden »Saltholm-Flak NV.« er ombyttet med Vintersømærket.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

4. **Fyr forandret.** **Grimskar, Kalmarsund, Sverrig.** Grimskar Sødra Fyr viser nu mod S. grønt To-Blink fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 4° V., hvidt To-Blink fra S. 4° V. til S. 11° V., hvidt, fast Lys fra S. 11° V. til S. 24° V., hvidt Et-Blink fra S. 24° V. til S. 41° V. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2138. Kjøbenhavn 1909.)

5. **Fyrskibet »Svenska Björn«** inddraget. Ifølge Telegram fra Lodskaftajenen i Stockholm er Fyrskibet »Svenska Björn« inddraget den 31te December 1909.

6. **Fyrskibet »Storbroten«** inddraget. **Södra-Kvarnen, Finland.** Ifølge Telegram fra Lodskaftajenen i Mariehamn er Fyrskibet »Storbroten« inddraget.

7. **Farvand spærret.** **Sundet mellem Stora Öster-Svarto og Lomnan, Sveaborg, Bøisingfors, Finske Bugt.** Sundet mellem Stora Öster-Svarto (Kommandantski) og Lomnan (Dagovanni) er spærret for alle private Skibe. Kommer et privat Skib ind i Sundet, advares det ved et læst Skud fra det vagthavende Krigsskib. Dersom det ikke uopholdelig stopper eller bjerger Sejls, udsætter det sig for at blive skudt i Sønk.

8. **Lys- og Fløjtende inddraget.** **Liban, Rusland.** Lys- og Fløjtenden i Nærheden af Fyrskibet »Liban« er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2085. Kjøbenhavn 1909.)

9. **Fyrskibet »Palmer Ort«** inddraget. **Gretiswalder Bodden, Tyskland.** Fyrskibet »Palmer Ort« er inddraget for Is.

10. **Forandring af Fyr.** **Heiligehafen.** Den 1ste Januar 1910 tændes Heiligehafen Fyr. Det viser grønt Lys fra V. gennem N. til N. 11° Ø., hvidt Lys derfra til N. 31° Ø., over Indløbet til Rendin, og rødt Lys derfra til Ø. Flammens Højde: 13 m. Linsapparat af 6te Orden. Fyrapparatet vil senere blive ombyttet. Det midlertidige, røde, faste Fyr slukkes samtidig. 54° 22' 9" N. Br. 11° 1' 31" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2856. Kjøbenhavn 1909.)

11. **Fyr tændt.** **Kiel.** Paa NV-Hjørnet af den nye Bro paa Ydersiden af N.-Molen ved det kejserlige Værft i Kiel er tændt et hvidt, fast Fyr. Synsviddelen: 2. Sm. 54° 19' 59" N. Br. 10° 10' 18" Ø. Lgd.

12. **Tønder udlægges.** **Fleishborg Fjord.** Omkring den 20de Januar 1910 udlægges i Fleishborg Havn tre Værpetønder i 9 m Vand, $e. \frac{1}{2}$ Kbl uden for Bøl-værket ved Skisøværftet. Den N.-ligste Tønde ligger paa 54° 48' 34" N. Br. 9° 26' 29" Ø. Lgd. Den røde Spiritønde med Ballon og N. som Topbetegnelse flyttes til 54° 48' 21" N. Br. 9° 26' 25" Ø. Lgd., i 9 m Vand. I Begyndelsen af Januar 1910 flyttes den hvide Spiritønde Brogrund N til 54° 50' 54" N. Br. 10° 1' 4" Ø. Lgd., i 10 m Vand, og en hvid Bæketønde, mærket Kekenis S. med S.-lig Topbetegnelse, udlægges i 10 m Vand, paa 54° 50' 42" N. Br. 10° 0' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.)

II. Kattegat og Skagerrak.

13. **Vager inddraget.** **Skottegrund, Bohus, Sverrig.** Den sorte Vager med Ballon ved Skottegrund er inddraget. 58° 56' 15" N. Br. 10° 49' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

14. **Sunket Vrag.** **Doggers Banke Ø, Nordsøen.** Et Fartøj, hvortil en Mast er over Vandet, ligger sunket paa 54° 27' N. Br. 4° 6' Ø. Lgd.

15. **Afmærkning upaalidelig.** **Slesvig, Tyskland.** Paa Grund af Is er Afmærkningen ved Slesvigs V.-Kyst upaalidelig.

16. **Fyr forandret.** **Pagensand, Elben.** Det lave Fyr paa Pagensand er forandret saaledes:

Den grønne, faste Vinkel, der lyste fra Spiritønde G til Fyrskibet »Krautsand«, er udvidet til den røde Spiritønde B, i N. 51° V. Derfra til Spiritønde D, i N. 49° V., viser det grønt Lys med Formørkeser, Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., derfra til den sorte Bæketønde Pinnau, i N. 40° V., hvidt Lys med Formørkeser, Lys 1 Sek., Mørke 1 Sek., og derfra rødt, fast Lys til den sorte Spidstønde 4, i N. 33° V. Fyret lyser altsaa nu fra S. 15° Ø. gennem S. og V. til N. 33° V. 53° 42' 14" N. Br. 9° 30' 25" Ø. Lgd.

Det hvide, røde og grønne, faste Fyr paa 53° 42' 21" N. Br. 9° 30' 30" Ø. Lgd., brænder nu regelmæssigt.

Blyret paa Pagensand have Fyrbaake er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 452 og 2446. Kjøbenhavn 1909.)

17. **Fyr forandret.** **Einswarden og Nordenham, Weser.** Einswarden lave Fyr er nu et hvidt Lyfyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 4 Sek., Synsviddelen: 11 Sm. Spejlapparat. 53° 30' 40" N. Br. 8° 31' 9" Ø. Lgd.

Nordenham lave Fyr er et hvidt Lyfyr, der hver 8 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 5 Sek., Synsviddelen: 11 Sm. Spejlapparat. 53° 28' 59" N. Br. 8° 29' 23" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2629. Kjøbenhavn 1909.)

18. **Midlertidigt Sømærke.** **Genius Bank, Jale.** Nær Fyrskibet »Genius Bank« er inddraget, ligger en sort Spidstønde 18/19 i 11 m Vand paa det Sted, hvor Kunson skal forandres. 53° 34' 40" N. Br. 8° 11' 20" Ø. Lgd.

19. **Vrag borttaget.** **Urk, Zundersee, Holland.** Vraget af Dampren »Handel en Nijverheid«, der laa sunket i Linien Enkhuzen-Svaroren, er optaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2800. Kjøbenhavn 1909.)

20. **Fyr slukket.** **Pollendam, Zundersee.** Det hvide Blinkfyrt paa Ydersiden af Pollendam er slukket for Vinteren. 53° 11' N. Br. 5° 20' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1596. Kjøbenhavn 1909.)

21. **Vrag borttaget.** **Everingen, Wester Schelle, Tjalken,** der var sunket i Bveringen, tæt ved den sorte Lystønde Nr. 19, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2633. Kjøbenhavn 1909.)

22. **Vrag uskadeligt.** **Meuwpot, Belgien.** Vraget, der var sunket ud for Niwport, er uskadeligt for Skibstærten. Afmærkningen er inddraget. 51° 11' N. Br. 2° 28' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2095. Kjøbenhavn 1909.)

23. **Tønde udlagt.** **Kenitsh Knock, Themsen, England.** En rød Spidstønde »SE. Knock« er udlagt ved SØ-Kanten af Kenitsh Knock. 51° 35' 30" N. Br. 1° 36' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1293. Kjøbenhavn 1909.)

24. **Vrag afmærket.** **Humber, Trawleren »Dart«** er sunket i Løbet i Humber, $\frac{3}{4}$ Sm S. t. V. for Fyrskibet »Middle«. Vraget er afmærket med et Vragfyrtskib. 53° 35' N. Br. 0° 1' Ø. Lgd.

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

25. **Telegraf-Kabler afmærket.** **Saugatte, Frankrig.** Ved Saugatte er opført to hvide og blåa Bæker $e. 110$ m S. 26° Ø. og N. 26° V. fra hinanden. 50° 56' 58" N. Br. 1° 45' 43" Ø. Lgd. En blåa og hvid Bæke er opført 80 m N.

Ledefyr er tændte. Forfyret staar 70 m fra Værftets Yderende. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. Bagfyret staar 95 m S. 5° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 7 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1761. Kjøbenhavn 1909.)

38. Taagesignal onbort. Father Point, River St. Lawrence. Taagesignal med Knaldbomben ved Father Point Fyr gives ikke mere. Taagesignal gives kun med Diaphonen.

39. Fyrskibet »Pollock Rip« midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Pollock Rip« Nr. 47 er midlertidig ombyttet med Reservelyskib Nr. 5. Det viser et rødt, fast Fyr fra Stormasten, og giver Taagesignal med Klokke eller Horn.

40. Fyr forandret. Romer Shoal, New York. Lower Bay. Romer Shoal Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der hver 18 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn, Mørke 3 Sek., Lyn, Mørke 3 Sek., Lyn, Mørke 12 Sek. Lysevnen er forøget. 40° 30' 47" N. Br. 74° 0' 50" V. Lgd.

41. Lystønde udlagt. Fenwick Island Shoal, Delaware. Fenwick Island Shoal Lystønde Nr. 4 er nu udlagt. Det er en cylindrisk Tønde, mærket F.I.S., der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger i 18 m Vand paa Fyrskibet »Fenwick Island Shoal«s tidligere Plads, fra Fenwick Island Fyr i S. 87½° Ø. og fra Cape Henlopen Fyr i S. 29¼° Ø. 38° 26' 47" N. Br. 74° 50' 44" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2470. Kjøbenhavn 1909.)

42. Lystønde udlagt. Winter Quarter Shoal, Virginia. Winter Quarter Shoal Lystønde Nr. 6, er nu udlagt. Det er en cylindrisk Tønde, mærket W.Q.S., der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger i 24 m Vand, fra Assateague Fyr i N. 85¼° Ø., og fra Popes Island Redningsstation i S. 50½° Ø. 37° 55' 33" N. Br. 75° 5' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2471. Kjøbenhavn 1909.)

43. Ledefyr forandret. New Channel, Bald Head Channel og Fort Caswell. Cape Fear River, North Carolina. New Channel Ledefyr. Forfyret er et hvidt, fast Fyr, der staar paa Ø.-Enden af Middle Ground. Flammens Højde: 3 m. Hvid Baake, der staar i 3 m Vand, fra Smith Island forreste Ledefyr i S. 41¼° V., og fra Bald Head Fyr i N. 84¼° V. 33° 52' 27" N. Br. 78° 0' 38" V. Lgd. Bagfyret er flyttet c. 230 m NØ. hen, og staar c. 1780 m N. 59½° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 13 m. 33° 52' 58" N. Br. 77° 59' 38" V. Lgd.

Bald Head Ledefyr. Forfyret er flyttet c. 180 m SV. hen, og staar nu fra Smith Island forreste Ledefyr i S. 21° V., og fra Bald Head Fyr i S. 55½° V. 33° 52' 8" N. Br. 78° 0' 21" V. Lgd. Bagfyret er flyttet c. 180 m SØ. hen, og staar nu c. 440 m N. 84½° Ø. fra Forfyret. 33° 52' 10" N. Br. 78° 0' 47" V. Lgd.

Fort Caswell Ledefyr. Forfyret er rødt og lyser kun over 90°, over Ledelinien. Fyrbaaken er rød. 33° 52' 39" N. Br. 78° 0' 37" V. Lgd. Bagfyret er Bald Head Fyr. Hold overet i N. 25½° V. leder de fra Smith Island Ledelinie til hen imod Southport.

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

44. Fyr midlertidig slukket. Mexican Gulf Hotel, Pass Christian. Mississippi Sound, Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika. Det røde, faste Fyr paa Taarnet paa Mexican Gulf Hotel er midlertidig slukket.

45. Tønder inddraget. South Pass, Mississippi River, Louisiana. De tre sorte Spiritønder, som midlertidig var udlagt ved V.-Siden af 8., in Lobet til South Pass, er indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2697. Kjøbenhavn 1909.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Jan. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	96½ — 96¾	95¾	96
Danmark		45	47
Norden	82½	82¼	82½
Kjøbenhavn	13¼ — ¾	13¼	13½
Carl		—	—
Dannebrog		76	77
Skjold		45½	47
Urania		2½	4 1/3
Union		12½	15½
Dampsk. af 1896		76	76½
Hejmdal		89	89¾
Østasiatiske	129	128¾	129
Østersøen		—	—
Nordsøen		4	5
Gorm		70½	75
Torm		52	60
Inga		10	20
Cimbria		45	90
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs Selskab		—	—
Forenede Bug-er-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46 — ¼	46	46½
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		102	105
4½ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.		—	—
3½ % uops. Stats.	94	98¾	94
3½ % Husejer Kreditk.		86½	87
3½ % Kbhvn.s Kreditk.		90	90¾
4 % — — — 2. Serie.	95	94¾	96
4 % — — — 1. —		96¾	98
3½ % Østift. Kreditf.	6.	89¾	91¾
4 % — — — 7.		94	94½
3½ % Landkreditk.	3.	92¾	94¾
4 % Østift. Kreditf.	9.	94½	94½

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	150½		150¼	150½
Privatbank	106 — ½		106¼	106½
Landmandsbank	132¾	— 133	132¾	133
Handelsbank			136¾	137
Grundejerbank	36 — 35¾		35¾	36
Burm. & Wain	94		93½	94
Helsingørs Jærnsk.			90	92
Sukkertabr.	239 — 238½		238½	238¾
Bryggeri Aktier	150 — ½		150½	150¾

Vekselkurser d. 5. Januar 1910.

	Gjort til	
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.10	88.90
London	18.21	18.17
Paris	72.40	
Amsterdam	150.40	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 5. Januar 1910.

Russiske Noter	216.15
4 % Russiske Consols.	91.50
3½ % — — — Boden Kredit.	86.50
5 % Mexikanske 1899	102.60
5 % Rumænske Stats	102.25
4 % — — — 1890	96.00

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

„Forenede Dampsk.“ 66,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 26,000, „Kjøbenhavn“ 12,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 26,000, „Dampsk. af 1896“ 12,000, „Dansk-Russisk“ 46,000, „Østasiatisk“ 174,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 46. Dybder. Cayenne. Fransk Guyana.** Mellem Iles du Salut og Floden Kourou er Dybden aflaget lidt til tværs af Klippe La Falle, derfra er den tiltaget til Ekballissementet Des Roches, og aflaget til Landsbyen Kourou. Man skal gaa Ø. om La Folle, og bør tage Lods. 50° 37' 07" N. Br. 52° 37' 07" V. Lgd.
- 47. Farvands forandret. Sinnamary. Fransk Guyana.** I Floden Sinnamary er Løbet saa forandret, at man bør tage Lods. 50° 21' 15" N. Br. 52° 54' 10" V. Lgd.
- 48. Fyr tændt. Macapa. Amazon Floden. Brasilien.** Ved Macapa er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Ek-Blink. Flammens Højde: 22 m. Synsviddens: 12 Sm. Hvid, 10 m høj Fyrpæl. 0° 17' N. Br. 51° 27' V. Lgd.
- 49. Fyr i Orden. Negra Point. Rio de Janeiro.** Negra Point Fyr viser nu atter hvidt To-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 67 m. Synsviddens: 20 Sm. 22° 37' S. Br. 42° 40' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1739. Kjøbenhavn 1909.)
- 50. Braad rapporteret. Magellan Stræde. Chili.** Braad er rapporteret at være set i det V.-lige Indløb til Magellan Stræde. 52° 35' S. Br. 74° 41' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 51. Fyr forandret. Pointe de l'Îlette (Islette). Gole Jan. Frankrig.** L'Îlette Fyr er nu forandret. Flammens Højde: 15 m. Taarnets Højde: 9 m. 43° 32' 37" N. Br. 7° 7' 19" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2341. Kjøbenhavn 1909.)
- 52. Fyr forandret. Gaeta. Italien.** Fyret paa Santa Caterina Taarn i Gaeta viser nu foreløbig To-Blink hver 31 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 3 Sek., Blink 4 Sek., Mørke 19 Sek. 41° 12' 26" N. Br. 13° 35' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2483. Kjøbenhavn 1909.)
- 53. Fyr midlertidig forandret. Punta Imperatore. Ischia. Fyret paa Punta Imperatore, paa Ischia SV-Pynt, viser midlertidig hvidt, fast Lys.**
- 54. Tønde udlagt. Estuario della Maddalena. Sardinien.** Paa S-Enden af Grunden SV. for Punta Nera er udlagt en Tønde, fra Fort Tegge S.-Kant i S. 59° Ø, og fra Punta Nera i S. 47° V. 41° 12' 25" N. Br. 9° 23' 30" Ø. Lgd.
- 55. Midlertidigt Fyr tændt. Porto-cannale di Fano. Italien Ø.-Kyst.** Under Arbejderne ved Forlængelsen af Molen ved Porto-cannale di Fano er tændt et rødt, fast Fyr c. 30 m uden for det røde Fyr paa den gamle Mole, og c. 45 m inden for Yderenden af Arbejderne.
- 56. Fyr tændt. St. Giorgio Havn. Zitona Grande. Østerrig-Tungarn.** I St. Giorgio Havn er tændt et rødt, fast Fyr, 120 m N. 71° V. fra Kirken i Zitona. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 4 Sm. 43° 27' N. Br. 16° 8' Ø. Lgd.

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

- 57. Fyr tændt til Forsøg. Nosy Lava. Madagascar N.-Kyst.** Paa Øen Nosy Lava er til Forsøg tændt et Blinkfyrt, der viser To-Blink. 12° 11' 10" S. Br. 49° 24' 10" Ø. Lgd.
- 58. Fyr flyttet. Honawar. Forindien V.-Kyst.** Honawar Fyr er flyttet til Hospitalsets Grund. 14° 16' 30" N. Br. 74° 26' 34" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 59. Rev fundet. Sumatra V.-Kyst.** Ved Sumatra V.-Kyst er følgende Rev fundet: Et 3, m Rev. 1° 8' 48" N. Br. 98° 24' 32" Ø. Lgd. Et 6, m Rev.

- 1° 9' 33" N. Br. 98° 25' 20" Ø. Lgd. Et 4, m Rev. 1° 12' 29" N. Br. 98° 21' 35" Ø. Lgd. Et 5, m Rev. 1° 16' 0" N. Br. 98° 23' 56" Ø. Lgd. Makassar Riv falder tørt, og der staar altid Brænding over det. 1° 29' 14" N. Br. 98° 23' 47" Ø. Lgd. Et 10 m Rev. 1° 31' 41" N. Br. 98° 14' 57" Ø. Lgd. Et 4 m Rev. 1° 36' 10" N. Br. 98° 12' 51" Ø. Lgd. Alle disse Rev ligger i 35 à 75 m Vand. 180 m Kurven gaar i 1 à 3 Sm Afstand fra Pandjang Riv og Revene, der herfra strækker sig til Bintahah (P. Doea). Williem III Rots paa 1° 27' N. Br. 98° 23' Ø. Lgd., og Sumatra Riv paa 1° 40' N. Br. 98° 18' Ø. Lgd., findes ikke og er udtaget af Kortene. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2605. Kjøbenhavn 1909.)
- 60. Kuldepot findes ikke. Pontjan Ketjil. Siboga. Sumatra V.-Kyst.** Ved Pontjan Ketjil findes ikke noget Kuldepot. 1° 44' N. Br. 98° 44' Ø. Lgd.
- 61. Dybde. Panai Geul. Sumatra Ø.-Kyst.** I Panai Geul er der mellem den første sorte Stumpplønde og den anden hvide Spidstønde kun 1,5 m Vand. Springtids Lavvande. 2° 48' N. Br. 100° 8' Ø. Lgd.
- 62. Tønde forandret. S. Liat Red. Banka NØ.-Kyst.** Den røde Spidstønde ved 4 m Revet paa Soengai Liat Red har nu Ballen paa Toppen. 1° 49' S. Br. 106° 8' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2838. Kjøbenhavn 1909.)

Karantænebestemmelser m. m.

- 63. Karantænebestemmelser. Færene. — Justitsministeriets Bekendtgørelse af 24de Juli d. A. om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Koleras Indbringelse til Færene er ophævet for Skibe kommende fra Riga.**

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.
- | | |
|-----------|--|
| Korts Nr. | H o l l a n d: |
| N 24 | Østkust Sumatra: Siak-rivier, van den mond tot Siak. 1: 30,000. F. 0,60. |
| † 25 | og alle tidligere Udgaver af Nr. 24. |

Clausen Kaas, dokker. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 3.1. til Riga. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 1./1. — Omsk, Harder, ank. hertil 4./1. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./1. hertil. — Pennsylvania, Gøtsche, pass. Dunnehead 31./12. for New York. — Perm, Christensen, ank. London 3./1. — Pregel, Gjerløff, ank. Antwerpen 11./12. — Saga, Wiberg, ank. Riga 27./12. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 5./1. — Seine, Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. New York 3./1. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 3./1. — Tiber, Bech, pass. Dartmouth 3./1. hertil. — Tyr, Thanning, afg. herfra 4./1. til Windau. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, afg. Bergen 5./1. Nord paa. — Vendsyssel, Larsen, ank. Reval 2./1. — Dokka, ank. hertil 3./1. — Freya, afg. Liverpool 5./1. til Swansea. — Vadsø, ank. Stettin 29./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Russ, Petersen, afg. Guldport 7./12. til River Plate. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Theodosia 3./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Limassol 4./1. til Jafa. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 1./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Novorossisk 26./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Novorossisk 3./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 30./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Libau 3./1. — Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 29./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 4./1. til Ghent. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 27./12. — Nawa, Dahl, ank. Braile 18./12.

Danmark. Ansgar, Madsen, afg. Königsberg 1./1. — J. N. Madvig, Schjødt, ank. Newcastle 1./1. — Hamlet, Jørgensen, afg. Seaham 31./12. — Helge, Olsen, ank. Libau 1./1. — Rolf, Reese, ank. Riga 24./12. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Hull 24./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 27./12. — London, Bom, afg. Riga 30./12. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 29./12. — Bryssel, Kaas, afg. Libau 28./12. til Rouen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bordeaux 19./12. — Wien, Boeck Hansen, afg. Riga 24./12. til Rouen. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 1./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 3./1. — Russia, Poulsen, ank. Wearmouth 2./1. — Carl Hecksher, Starck, afg. Seaham Harbour 29./12. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 1./1. — Normannia, Erichsen, afg. San Feliu 7./1. — Euxinia, Lund, afg. Leith 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 31./12. — Livonia, Skov, ank. Carloforte 30./12.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Newport N. 16./12. — Patria, Dam-Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank. South Shields 4./1. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 26./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Carloforte 4./1. — Gallia, Nielsen, ank. Genua 28./12. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Reval 31./12. — Sarmatia, Pedersen, afg. Burntisland 22./12. — Kotonia, Friis Rasmussen, afg. Nicolajeff 28./12.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Königsberg 2./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 24./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 31./12. — Estonia, Winckler, ank. Konstantinopel 31./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Methil 27./12. — Selandia, Troensegaard, ank. Horsens 31./12. — Secalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Genua 3./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 24./12.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 26./12. for Honkong. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 5./1. til Yokohama. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 21./12. — Samui, Licht, ank. Port Said 4./1. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 27./12. til Bangkok. — St. Croix, Jensen, ank. Bangkok 23./12. — Pangan, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 3./1. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Durban 27./12. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 24./12.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./12. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. Havre 4./1. til Rotterdam.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Aalborg 31./12. — Ekliptika, Hemningsen, ank. Windau 15./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Dunkerque 30./12. — Urania, Clausen, ank. Fairwater 28./12.

Nordøen. Nordland, Møller, ank. Boness 2./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Libau 29./12. — England, Andersen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Rusland, Madsen, ank. Methil 29./12.

Internat. Dampskibs- og Bjergnings Co. Annette Furness, Larsen, ank. Boness 28./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Blyth 3./1. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Belgien, Nielsen, ank. Stockholm 31./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Swansea 2./1. — Freja, Nielsen, afg. Riga 3./1. til Malmø. — Vera, Thing, ank. Vejle 3./1.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 1./1. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 3./1.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Rimfaxe, Faber, ank. Blyth 31./12. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Nyborg 2./1.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Antwerpen 2./1. — Nautik, N. Nielsen, afg. Kolding 4./1. til Riga. — Nordsoen, Skou, afg. Kongsdal 4./1. til Libau. — Nexos, Basse, afg. Hamburg 5./1. til Waterford. — Ellen, Hansen, afg. Hamburg 31./12. til Liverpool. — Fylla, Christensen, ank. Horsens 1./1. — Gerda, Iversen, afg. Esbjerg 4./1. til Goole. — Hebe, Grogersen, ank. Brest 1./1. — Inger, Sørensen, afg. Riga 30./12. til Barry. — Johanne, Thøgersen, ank. Königsberg 2./1. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Riga 30./12. til La Rochelle. — Laura, Pedersen, afg. Swansea 5./1. til Rouen. — Cito, Jepsen, ank. Rønne 3./1. — Bodil, Uldall, ank. Caen 4./1. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Palma 30./12. — Nerma, Schiff, ank. Königsberg 3./1. — Alfa, Lauritsen, ank. Rostock 2./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Sevilla 2./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Toulon 4./1. — Martha, Christensen, afg. Ipsvick 4./1. — Elna, Rathje, ank. Arzew 4./1. — Theresc, Pedersen, afg. Arzew 31./12. — Simone, Møller, ank. Sevilla 28./12. — Jeanne, Løffler, ank. Susa 3./1. — Vera, Risø, afg. Bona 5./1. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 30./12.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Bordeaux 5./1. — Nelly, Clausen, ank. Santander 30./12. — Fanny, Eriksen, ank. Vejle 30./12. — Lilly, Schubert, ank. Stockholm 31./12. — Alexy, Lorentzen, ank. Cherbourg 2./1. — Dagny, Sørensen, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 3./1. for Bristol. — Mary, Bang, afg. Rouen 5./11. til Swansea.

Æra. Energi, Jensen, ank. Hull 3./1.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Stolpemünde 3./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tyne Dock 1./1. — Helene, Sørensen, ank. Kalundborg 4./1. — Agnete, Sennichsen, ank. Sunderland 30./12. — Hermia, Hansen, ank. Svendborg 2./1. — Alice, Schultz, ank. Königsberg 2./1.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas Møller, ank. Cardiff 4./1. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Brahe 3./1. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swansea 31./12. — Hans Tavsen, Kaaborg, ank. Libau 29./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Windau 1./1. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Libau 1./1. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Dunston 3./1. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Eckernförde 30./12. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Hamburg 5./1. — Alfred Hage, Møller, ank. Kjøbenhavn 24./12. — Ajax, Brorsen, ank. Libau 3./1.

Thore. Perwie, Egidiusen, afg. Øfjord 3./1. paa Rejse Øst over. — Kong Helge, Olsen, afg. Stornorway 5./1. til Cardiff.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Havila, Duysen, ank. Hamburg 23./12.

Svendborg. Solon, Rasch, ank. Ærøskjøbing 29./12. — Minerva, Fuglsang, ank. Tønsberg 29./12. — Ignatz Breum, Lund, ank. Wemyss 29./12. — Belona, Larsen, ank. Bogense 30./12. — Mercur, Lund, ank. Gravesend 29./12. — Standard, Rasmussen, ank. Douarnez 31./12. — Delos, Andersen, ank. Kjertemunde 3./1. — Cornwall, Petersen, ank. Paimpool 3./1. — Fyn, Mouritzen, ank. Pontrieux 3./1. — Capella, Hansen, ank. Kjøbenhavn 4./1. — Primula, Carlsen, ank. Granton 3./1. — Lauritz, Dam, ank. Tønsberg 3./1. — Vera, Jensen, ank. Tønsberg 4./1. — Roma, Jensen, ank. Wemyss 4./1. — Urd, Olsen, ank. Mullerup 4./1. — Valborg, Rasmussen, ank. Aabenraa 4./1. — Ludvig, Jørgensen, ank. Kalmar 4./1. — Jørgen Larsen, Larsen, ank. Pillau 5./1. — Valdemar, Andreasen, ank. Rudkjøbing 4./1. — Maagen, Jensen, ank. Nyborg 5./1.

Æra. Johanne, Hansen, ank. Lissabon 3./1. — Argo, Clausen, ank. Rotterdam 4./1. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Laguna de Terminos 3./1. — Nathalie, Eriksen, ank. Sølvborg 4./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 7. Januar 1910. — Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Skib til Salg. Paa Grund af Dødsfald er Skonnert laster 1300 Centner dw., godt 3000 Kbt. Træ, sejler til enhver Tid uden Ballast. Skibet er beliggende i Kolding Havn. Man henvender sig til fhv. Skibsfører **A. Sørensen, Strandhuse ved Kolding.**

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Bogserselskabet udfører Bogsringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.

... THE ...

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).
Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,
DRY DOCK PROPRIETORS
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

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

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.
 Hovedforhandling for Danmark at
Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
 Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!
John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***
 Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
 Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Iver C. Weilbach & Co.
Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.
Amaliegade 30.
Lord Kelvins originale Kompasser komplet, sidste Model.
 Kompasser af eget Fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.
Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser
Baadskompasser m. m.
E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.
Reparationer udføres.
Loddemaskiner af forskellige Modeller.
Azimut- og Pejlinstrumenter efter forskellige Modeller.
Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.
Sekstanter og Oktanter
Barometre enk. og dobb.
Kikkertør m. m.
Reparationer udføres.



Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Københav.
 egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinssbyer.
 Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copenhure. Telefon-Nr. 42

„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.

Kjøbenhavn, d. 11. Januar 1910.

I nærværende Nummer gengiver vi den fuldstændige Ordlyd af Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

Tilsyn med Sejlskibe. I *Dansk Søfartstidende* Nr. 1 og 2 d. A. findes en Fortegnelse over de fra Nytaar udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere.

To af de nævnte Stedfortrædere er imidlertid ikke bosiddende i de Byer, under hvilke de er ansat. Dette gælder:

Kolding: Stedfortræder. Havnefoged P. M. Schmidt, Fredericia.

Nykjøbing F.: Stedfortræder: Færgfører L. Hansen, Guldborg.

Venner og Kolleger af Kaptajn Nic. Mogensen, der med Udgangen af forrige Aar fratraadte sin Stilling ved Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise efter 34 Aars Tjeneste, vil den 28. Januar afholde et Festmaal for ham paa Skydebanen. Opfordring til at melde sig som Deltagere i dette Festmaal er fremlagt i Kjøbenhavns Skipperforening og i Den alm. danske Skibsførerforening. Opfordringen er underskrevet af Kaptajnerne Thorsager, Michelsen, C. Petersen og C. A. Jørgensen, til hvem Deltagelse kan anmeldes.

Rettelse. Under Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i *Dansk Søfartstidende* Nr. 2 d. A. staar Hr. Kapl. C. Jørgensens Telefonnummer ved en Fejltagelse angivet til Øbro 1471, det rette Nummer er Øbro 778 y.

Lov

(Nr. 115—1909)

om

Tilsyn med Sejlskibe m. m.

Vi Frederik den Ottende, af Guds Naade Konge til Danmark, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, Gøre pitterligt: Rigsdagen har vedtaget og Vi ved Vort Samtykke stadfæstet følgende Lov:

A. Skibets Bygning og Udstyr m. m.

§ 1.

Ethvert dansk Skib eller Dæksfartøj, der farer fra eller mellem Havne og Steder i Kongeriget, og som til Fremdrivning eller andet Formaal ikke benytter Damp eller anden Maskinkraft, skal være det offentlige Tilsyn undergivet i Overensstemmelse med nedenstaaende nærmere Forskrifter.

§ 2.

Ethvert af de i § 1 nævnte Skibe eller Fartøjer, der til Fremdrivning udelukkende benytter Sejlkraft, skal tilfredsstille følgende Fordringer:

- Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke.
- Er det bygget af Jern eller Staal, skal det have vandtætte Skodder, hvis Antal, Højde og Styrke skal tilfredsstille et af de af Ministeren for Handel og Søfart anerkendte Klassifikationselskabers Regler.
- Rejsningen med Sejl og Tilbehør skal være i fuld forsvarlig Stand.
- Det skal være forsynet med passende Løsepumper.
- Til Betryggelse mod Brandfare skal der om Bord findes de nødvendige Slukkemidler og Indretninger under Hensyn til Skibets Størrelse og den Fart, det er bestemt til.

f. Der skal være truffet saadanne Foranstaltninger, at en Ladning, der kan udvikle giftige Luftarter, ikke medfører Fare for de ombordværendes Liv eller Sundhed.

g. Rum til Transport af Sprængstoffer, sammenpressede Luftarter og ildsfarlige eller ætsende Varer skulle med Hensyn til Beliggenhed og Indretning være forsvarlige og overensstemmende med de derom givne Regler.

Det anføres i Tilsynsbogen, jfr. § 19, hvor i Skibet saadanne Rum findes.

h. Er det over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets Art og Størrelse og den Fart, det er bestemt til.

Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør og være saaledes anbragte, at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet.

Er Skibet 20 Tons eller derover, men ikke over 50 Tons, skal det have en brugelig Baad eller Pram i Stand til at oplage alle ombordværende Personer.

i. Det skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse, let tilgængelige og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Antallet af ombordværende Personer samt til Skibets Art og Størrelse.

k. Det skal være forsynet med forsvarlige Ankere og Kæder eller Trosser.

l. Det skal være forsynet med mindst eet Kompas foruden Hovedkompasset: Skibe i Kystfart behøve dog kun eet Kompas.

I Skibe af over 20 Tons skulle Kompasserne jævnlig undersøges for deres Deviation, og denne skal for Hovedkompassets Vedkommende i Skibe udenfor den indskrænkede Fart indføres i Dagbogen, jfr. § 35 i Søloven af 1. April 1892, eller i en særlig Deviationsbog efter de nærmere derom givne Regler.

m. Det skal være forsynet med de øvrige, til en sikker Navigering fornødne Redskaber, Reservedele og andre Genstande under Hensyn til Skibets Art og Størrelse samt den Fart, det er bestemt til.

n. Det skal have de foreskrevne Lys-, Lyd- og Nødsignaler.

o. Det skal have et Eksemplar af de om Søvejsregler og Nødsignaler m. m. gældende Bestemmelser om Bord, jfr. Sølovens § 27.

p. Af Ministeren for Handel og Søfart kan det bestemmes, at og i hvor stort Antal andre ifølge Overenskomst imellem søfarende Nationer brugelige Signaleringsredskaber skulle have til Stede.

q. Skibsmandskabets Opholdsrum skulle være i velholdt Stand, jfr. Sølovens § 45.

r. Er det i Fart udenfor Skagen, skal der paa et for alle ombordværende let tilgængeligt og svnligt Sted være ophængt en Tavle med Anvisning til skibbrudnes Redning.

s. Det skal have et Eksemplar af denne Lov og de sig dertil sluttende Bestemmelser om Bord.

Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der kunne stilles i Henhold til denne Paragraf, fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 3.

Ethvert Skib eller Fartøj, som beforder over 12 Passagerer, skal foruden at tilfredsstille de i § 2 givne Bestemmelser være skikket til Befordring af Passagerer i den Fart, hvori det tænkes anvendt.

Nærmere Forskrifter med Hensyn til de Fordringer, der kunne stilles i Henhold til denne Paragraf, fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 4.

Ethvert af de i § 1 nævnte Fartøjer, der til Fremdrivning ikke benytter Sejlkraft (Lægtene og lign.), skal, for

saa vidt det er søgaaende, tilfredsstille de i § 2 a, h, i, k og n angivne Fordringer.

§ 5.

Skibsllys og Kompasser i de i § 1 ommeldte Skibe eller Fartøjer, der efter denne Lovs Ikrafttræden sættes i Bygning eller blive danske, eller hvis Skrog underkastes en Hovedreparation, samt Skibsllys og Kompasser, som efter denne Lovs Ikrafttræden anskaffes eller underkastes en større Reparation, skulle godkendes af Orlogsværftets Prøvekammer eller af et andet af Ministeren for Handel og Søfart anerkendt inden- eller udenlandsk Prøvekammer.

Ved Prøvekamret kunne endvidere andre nautiske Instrumenter — saasom Sekstanter, Kronometre og Barometre — undersøges.

Størrelsen af Afgiften for Undersøgelserne ved Orlogsværftets Prøvekammer fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 6.

De Bestemmelser i denne Lov, som angaa Skibets Bygning og Indretning, ere ikke gældende for Skibe og Fartøjer, som ved denne Lovs Ikrafttræden ere danske.

Skibe, der ere klassificerede i de af Ministeren for Handel og Søfart anerkendte Klassifikationselskaber, og hvis Klasse opretholdes, betragtes som havende opfyldt Fordringerne under § 2 a, b og k.

For Skibe og Fartøjer, der ere af særlig Bygning eller Materiale, eller som gaa i særlig Farl, er Ministeren for Handel og Søfart bemyndiget til, for saa vidt Overensstemmelse med denne Lovs Forskrifter enten aldeles ikke eller dog ikke uden uforholdsmæssig stor Ulempe eller Bekostning kan tilvejebringes, at tilstaa Afgivelser fra Lovén. Ligesom saadanne Afgivelser kunne indrømmes i enkelte Tilfælde, saaledes kan der af Ministeren for Handel og Søfart for Tilfælde som de her omhandlede gives nærmere almindelige Regler, sigtende til at tilvejebringe den fornødne Betryggelse.

B. Om Tilsynet.

§ 7.

Ethvert Skib eller Fartøj, som i Medfør af § 1 er det offentlige Tilsyn underkastet, skal synes:

- a. forinden det tages i Brug enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation af Skroget, samt derhos
- b. for saa vidt det befordrer over 12 Passagerer eller er 80 Tons eller derover, een Gang hvert Aar, for saa vidt det er under 80 Tons, een Gang i Løbet af hvert andet Aar, første Gang dog inden 1. Januar 1911.

For Fiskerifartøjer bortfalde de nævnte Syn, saafremt de ere fundne at være i Orden ved Eftersyn, foranstaltede af Statens Fiskerikontrol (Fiskeriinspektionsskibe).

For Lystfartøjer, der ikke benytte lønnet Medhjælp, kan Synet ligeledes bortfalde, saafremt det for Ministeren for Handel og Søfart godtgøres, at der paa anden Maade føres et betryggende Tilsyn med de nævnte Fartøjers Bygning og Udstyr m. m.

For saadanne Sejlskibe, der ere undergivne det særlige Tilsyn med Udvandrer-skibe, drager Justitsministeren Omsorg for, at i det mindste de i nærværende Lov stillede Fordringer til Skibenes Bygning og Udstyr m. m. ere fyldestgjorte.

§ 8.

Skibe og Fartøjer, som i Medfør af § 1 ere det offentlige Tilsyn underkastede, kunne synes paa det Sted, hvorfra eller hvortil vedkommende Skib eller Fartøj farer, saavel som paa ethvert af dets Anløbssteder.

Begæring om Foretagelse af Syn rettes til Politivrigheden i vedkommende Distrikt.

§ 9.

Til at foretage Syn over de i denne Lov omhandlede Skibe og Fartøjer udnævnes for 4 Aar ad Gangen af Mi-

nisteren for Handel og Søfart en sagkyndig Mand til at være Synsmand i de Havne eller Sleder i Kongeriget, hvor Ministeren anser det nødvendigt.

Ved Udmeldelsen blive Eksemplarer af denne Lov og de i Medfør af samme givne Bestemmelser at tilstille Synsmanden.

Hvor det findes nødvendigt, udnævnes en eller flere Stedfortrædere for Synsmanden til at udføre Forretningen i Tilfælde af, at han har Forfald eller af den straks nedenfor anførte Grund er hindret i at deltage i Synet.

Synsmanden maa ikke foretage Syn over de Skibe eller Fartøjer, med Hensyn til hvilke han har privat Erhverv.

§ 10.

Synet skal gaa ud paa i Overensstemmelse med Reglerne i denne Lov og de i Medfør af samme givne Bestemmelser at prøve og undersøge, om de i §§ 2, 3 og 4 samt de i Medfør af samme givne Forskrifter vedrørende Skibets Bygning og Udstyr m. m. ere fyldestgjorte.

Det skal dernæst efter de nærmere af Ministeren for Handel og Søfart derom givne Forskrifter ved Synet godtgøres, at Skibsbund og Ror i søgaaende Skibe og Fartøjer ere i forsvarlig Stand. Det i den Anledning nødvendige Eftersyn foretages før eller samtidig med Synet enten af en Synsmand eller af en Besigtelsesmand, der i Indlandet af Politivrigheden og i Udlandet af den stedlige Øvrighed anses som paalidelig og sagkyndig, og som ikke maa være i Rederens eller Ejerens Tjeneste.

Endvidere skal det ved Synet godtgøres, at Føreren af Skibet eller Fartøjet lader Lænse-, Slukke- og Redningsmidlerne efterse ved Hjælp af Skibets Besætning med visse af Ministeren for Handel og Søfart fastsatte Tidsmelletrum.

Rederen eller hans befuldmægtigede skal være Synsmanden behjælpelig ved Foretagelsen af Synet og er pligtig at yde den hertil fornødne Arbejdshjælp.

Synsmanden er berettiget til at fordre Adgang overalt om Bord.

Saafremt nogen skjult Fejl eller Mangel ved Skibet og dets Tilbehør er bekendt for Føreren, er denne paa Forespørgsel under Synsforretningen forpligtet til at opgive dette for Synsmanden.

Ved Synet skal Tilsynsbogen forevises Synsmanden, der har at efterse, om de i denne Paragrafs andet og tredje Stykke omhandlede Eftersyn ere foretagne, og om de ved disse mulig forefundne Mangler ere afhjulpne; efter endt Syn giver han uden Betaling Bogen Paategning om Forevisning og indfører Hovedresultatet af Synet.

Det er Synsmandens Pligt at sørge for, at Synet foretages saa hurtigt, at intet uforholdent Ophold derved foranlediges.

§ 11.

Synsmanden skal efter endt Forretning afgive en fuldstændig Beretning om Synet, de Prøver og Undersøgelser, der ere foretagne, og de Mangler, han har opdaget. Synsmandens Erklæring afgives i to Eksemplarer, af hvilke det ene, der betragtes som Hovedeksemplaret, opbevares af Øvrigheden, medens det andet, forsynet med Øvrighedens Paategning, overgives Rederen eller hans befuldmægtigede. Til Vejledning for Synsmanden bliver af Ministeren for Handel og Søfart at udarbejde et Skema.

Fiskerikontrollen har til vedkommende Politivrighed at afgive Beretning om Resultaterne af de ved dens Foranstaltning foretagne Syn, jfr. § 7.

§ 12.

Politivrigheden paa Skibets Hjemsted har at paase, at de foreskrevne Syn finde Sted, og skal, saa snart den Frist overskrides, indenfor hvilke Skibe eller Fartøjer i Medfør af § 7 skulle underkastes gentaget Syn, ufortøvet selv begære Syn afholdt over vedkommende Skib eller Fartøj.

Forinden noget Skib eller Fartøj enten som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation sættes i Fart, skal derom ske Anmeldelse for Politivrigheden, og Farten maa saavel i dette Tilfælde, som naar der ved et Syn er gjort Udsættelse af Synsmanden, ikke begynde eller fortsættes, inden Øvrigheden dertil har givet sit Samtykke; dette kan knyttes til den Betingelse, at det ved en ny Synsforretning, hvis samtlige Omkostninger afholdes af Rederen, er godtgjort, at Manglerne ere afhjulpne.

§ 13.

Politivrigheden har at føre en autoriseret Protokol over de Skibe og Fartøjer, der i Henhold til denne Lov blive synede, samt en fuldstændig Fortegnelse over de af Synsmændene foretagne Syn. Protokollens Indretning bestemmes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 14.

Toldvæsenets Embedsmænd og Betjente maa kun udklarere et Skib eller Fartøj, der som nyanskaffet eller efter foretagen Hovedreparation agtes sat i Fart, saafremt det er forsynet med Bevis fra Politivrigheden for, at denne Lovs Forskrifter ere fyldestgjorte; dog undtages herfra den første Rejse til det Sted, hvor Synet skal ske, hvorom der da af Toldvæsenet gives Skibspapirerne fornøden Paategning.

§ 15.

Saafremt Rederen for eller Føreren af det synede Skib begærer Synet prøvet ved Oversyn, udnævner Ministeren for Handel og Søfart hertil 3 sagkyndige Mænd, hvem der ved Udmeldelsen tilstilles Eksemplarer af denne Lov og de i Medfør af samme givne Bestemmelser. Oversynsmændene have, naar de ikke i enhver Henseende stadfæste det først foretagne Syn, at udtale sig om, med Hensyn til hvilke Punkter det stadfæstes, og med Hensyn til hvilke det forandres.

Oversynsmændene have om deres Afgørelse at afgive Beretning til Politivrigheden, jfr. § 11.

§ 16.

Saafremt dertil findes særlig Anledning, er Politivrigheden berettiget til at lade ethvert Skib eller Fartøj underkaste et overordentligt Syn af den beskikkede Synsmand; dog bør derom forud afgives en Kendelse, hvis Udførelse ikke kan hindres ved Paaklage til overordnet Myndighed, og i hvilken angives Grundene til de nærede Tvivlsmaal og de foreløbige Undersøgelser, hvorpaa disse støttes.

§ 17.

Politivrigheden i en Jurisdiktion, fra hvilken et udenrigsk Skib eller Fartøj agter at medtage Passagerer, er fremdeles, naar dertil findes særlig Anledning, berettiget til ved en af Grunde ledsaget Kendelse, svarende til den i § 16 ommeldte, at gøre Medtagelsen af saadanne Passagerer betinget af, at Skibet forinden Afgangen underkastes et overordentligt Syn af den beskikkede Synsmand, samt af, at Synsmanden, der har at følge de for Syn over danske Skibe foreskrevne Regler, kommer til det Resultat, at Skibet, selv om det ikke fyldestgør samtlige Forskrifter i denne Lov og de i Henhold til samme givne Bestemmelser, dog uden Fare kan benyttes til Befordring af Passagerer i den opgivne Fart.

I Synsmandens Erklæring skal det efter Omstændighederne opgives, hvor mange Passagerer Skibet uden Fare kan medtage, hvilket Antal ikke maa overskrides.

§ 18.

Naar Politivrigheden, enten fordi Fristen for det gentagne Syn er oversiddet, eller fordi den finder Anledning til at lade foretage et overordentligt Syn over et Skib eller Fartøj, jfr. §§ 16 og 17, derom henvender sig til Toldvæsenet, maa Udklareringen ikke finde Sted, forinden det ved Synet er godtgjort, at intet er til Hinder for, at Farten vedbliver.

§ 19.

Paa ethvert Skib eller Fartøj — Lystfartøjer, der ikke benytte lønnet Medhjælp, dog undtagne — skal der føres en Tilsynsbog.

I denne skal der, saa snart Skibet eller Fartøjet er sat i Fart eller taget i Brug, optegnes Resultatet af de i § 10, 2det og 3die Stykke, omhandlede Eftersyn, saavel som af andre Eftersyn samt Istandsættelser af Skibet og dets Rejsning, alt dog kun, for saa vidt det vedrører det i denne Lov omhandlede Materiel; ligeledes anføres Hovedresultatet af de i denne Lovs §§ 10, 15 og 16 omhandlede Syn og Oversyn tilligemed Oplysning om, hvem der har foretaget de omhandlede Syn, Eftersyn m. m.

Nærmere Regler for Tilsynsbogens Indretning, Autorisation og Førelse fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

For Autorisationen erlægges ingen Betaling.

§ 20.

Der tilkommer Synsmanden for de ham i Henhold til denne Lov paahvilende Pligter:

- a. et fast, aarligt Vederlag, hvis Størrelse bestemmes ved Finansloven, og
- b. et Vederlag, der fastsættes saaledes:
 - 1) for Synet af et Skib eller Fartøj af 700 Tons og derover 20 Kr.
 - 2) for Synet af et Skib eller Fartøj af 200 Tons og derover indtil 700 Tons 10 Kr.
 - 3) for Synet af et Skib eller Fartøj af 80 Tons og derover indtil 200 Tons 5 Kr.
 - 4) for Synet af et Skib eller Fartøj af under 80 Tons 2 Kr.

Ved første Syn af et Skib eller Fartøj efter Nyan-skaffelse eller Hovedreparation forhøjes ovennævnte Vederlag med det halve.

Foretages Eftersyn af Skibsbund og Ror i Forbindelse med Synet, tilkommer der ikke Synsmanden noget yderligere Vederlag. Udføres det omhandlede Eftersyn af en Synsmand, uden at han foretager de øvrige i § 10 omhandlede Synsforretninger, tilkommer der ham Halvdelen af de ovennævnte under 1 til 4 nævnte Beløb.

Ovennævnte Vederlag anvises Synsmanden eller Stedfortræderen, jfr. § 21, efter de nærmere derom givne Regler.

§ 21.

Udføres Synet eller Eftersynet af Skibsbund og Ror af en Stedfortræder for Synsmanden, tilkommer der Stedfortræderen det dobbelte af det i § 20 b nævnte Vederlag.

§ 22.

Naar Politivrigheden ifølge §§ 16 og 17 foranstatter en overordentlig Synsforretning, tilkommer der Synsmanden det i § 20 b ommeldte Vederlag, der bliver at udrede af Skibet eller Fartøjets Reder eller Ejer, saafremt Synsmandens Erklæring gaar ud paa, at Skibet, dets Udstyr m. m. har Mangler, der skulle afhjælpes, forinden Skibet eller Fartøjet atter tages i Brug; i modsat Fald udredes det af Statskassen.

§ 23.

For et Oversyn tilkommer der hver Oversynsmand det dobbelte af det ifølge § 20 b for den enkelte Synsmand bestemte Vederlag, dog ikke under 10 Kr. Vederlaget bliver at udrede af Forretningens Rekvirent, saafremt Oversynsmændene i Hovedsagen stadfæste Udfaldet af Synsmandens Forretning; i modsat Fald udredes det af Statskassen.

§ 24.

Paa de Rejser, som en Synsmand eller Oversynsmand i denne Egenskab foretager, tilkommer der ham fri Befordring og derhos, for saa vidt Forretningen varer over 6 Timer, i Dagpenge 8 Kr. for hver Dag, regnet fra Midnat til Midnat.

§ 25.

Det i § 20 omhandlede Vederlag med Undtagelse af det faste aarlige Vederlag udredes af Skibets Ejer eller Reder og indbetales efter de nærmere derom givne Regler til Statskassen umiddelbart efter Synets Foretagelse.

Saafrømt den Frist, indenfor hvilken Skibet eller Fartøjet i Medfør af § 7 skal underkastes gentaget Syn, uden Nødvendighed overskrides, skal der af Skibets eller Fartøjets Ejer eller Reder til Statskassen for Synet indbetales det dobbelte af det i § 20 b nævnte Beløb.

§ 26.

Udføres Synet eller Eftersynet af Skibsbund og Ror af en Stedfortræder, jfr. § 21, udredes Halvdelen af det ham tilkommende Vederlag af Synsmanden.

§ 27.

Omkostningerne ved Synsmandens og Oversynsmændenes Rejser og Dagpenge udredes af Statskassen, jfr. dog §§ 22 og 23. Alle øvrige med Synet eller Oversynet forbundne Omkostninger afholdes, for saa vidt ikke andet er bestemt i de foregaaende Paragraffer, af Rekvirenten.

§ 28.

Denne Lov gælder ikke for de under Marineministeriet henhørende Skibe og Fartøjer eller for Skibe i Tropetransport.

C. Straffebestemmelser m. m.

§ 29.

Overtrædelser af denne Lov og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter straffes efter Reglerne i Sølovens § 292.

Synsmænd, der gøre sig skyldige i Overtrædelse af de Pligter, der paahviler dem i Medfør af denne Lov, og de i Henhold til samme givne nærmere Forskrifter, anses, for saa vidt Forholdet efter den øvrige Lovgivning ikke egner sig til højere Straf, med Bøder fra 20—1000 Kr.

Bøderne tilfalder Statskassen og blive i Mangel af Betaling af afsone efter de almindelige Regler om Bøders Afsoning udenfor kriminelle Sager.

Sagerne behandles som offentlige Politisager og høre i København under Sø- og Handelsretten, uden for København under Søretterne.

§ 30.

I denne Lov forstås ved »dansk Skib eller Fartøj« et saadant, som opfylder Betingelserne i Sølovens § 1. Ved et »Dæksfartøj« forstås ethvert Fartøj, der ved Dæk over hele Skibet er beskyttet mod Søens Indtrængen.

Ved »Indskrænket Fart« forstås samme Fart som den i Søneringslovens § 19 angivne.

Ved »Kystfart« forstås Fart, som finder Sted:

- enten i Farvande, der begrænses af Linien Kullen—Hasenøre, Jyllands og Tysklands Østkyst, Tysklands Nordkyst til Darsserort, Linien Darsserort—Falsterbo samt den svenske Vestkyst derfra til Kullen.
- indenfor en Afstand af 6 Sømil fra Kysten,
- eller paa Kanaler, Fjorde, Indsøer og lign.

Skibe og Fartøjer, der sejle udenfor Kystfart, betragtes som søgaaende.

Ved »Tons« forstås Register-Tons Brutto.

Ved »Hovedreparation« forstås:

- en alene ved Skibets Alder og ikke ved forudgaaende mindre Havari forårsaget større Reparation, som udover almindelig Vedligeholdelse har til Formaal at forlænge Skibets Levetid, samt
- større Ombygninger og Reparationer, hvor Bekostningen udgør en væsentlig Del af Skibets Værdi.

§ 31.

Denne Lov træder for de i § 2 h og i, jfr. §§ 3 og 4, indeholdte Bestemmelser Vedkommende i Kraft den 1. Oktober d. A. og i øvrigt den 1. Januar 1910.

Regeringen bemyndiges til ved kongelig Anordning at sætte nærværende Lov i Kraft paa Færøerne med de

Lempelser, som i Følge disse Øers særegne Forhold maatte findes formaalstjenlige.

Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

Givet paa Amalienborg, den 14de Maj 1909.

Under Vor Kongelige Haand og Segl.

Frederik R.

(L. S.)

Johan Hansen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles dødt og uden Behov af Tonnage for hurtig Afskibning, saa at der ikke sluttet Fragter, og for senere Afskibninger udbydes der enkelte Laster fra Østnorge og Vestsverig, men til lavere Rater end tidligere i dette Aarhundrede. Rederne har saaledes ikke andet Valg end at lade Skibene ligge stille eller helt lægge op efter endt Rejse.

Returfragter Vest fra er ligeledes færre i Antal, men der er kun faa Skibe i Fart, saa at der ikke er nogen følelig Mangel i denne Fart.

Udsigterne for den nærmeste Tid er sort i sort ligesom Forudbefragtninger fra Bottenhavet saa at sige ligesom helt stille.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge haft noget særlig livligt Præg. Tyskland er for prompte Ladninger meget tilbageholdt; de sidste Afslutninger er Stralsund, Rug 5 M., Havre 6¼ M. og fra Rostock Havre 6½ M.; derimod er der pr. Foraar solgt meget fra pommerske og mecklenborgske Havne, navnlig i den senere Tid, og man tør maaske saaledes se den nærmeste Fremtid lidt fortrøstningsfuldt i Møde; ellers er alt nærmest uden nævneværdige Forandringer. Fra danske Provinshavne har der været flere Hvedeladninger; saaledes sluttedes bl. a. for Hvede til Kjøbenhavn 14 Øre og bydes for Byg til Haderslev 16 Øre. Kjøbenhavn sluttede for Majs til Svaneke og Frederikshavn 15 Øre, Fredericia 14 Øre og udbyder enkelte Ladninger til fynske Havne til 13 Øre.

Danskbyggede Skibe til Salg.

Skonnert 60 Reg.-Tons	3/8 1. 1.	9 Aar gl.	Kr. 19,500.
Skonnert 49	— 3/8 1. 1.	10	— 14,500.
Skonnert 40	— 3/8 1. 1.	9	— 12,500.
Galease 35	— 3/8 1. 1.	10	— 8,500.

Desuden andre ældre og nyere Skibe, 30 à 70 Reg.-Tons til billigere Priser.

Aage Bruhn

Nyhavn 42 A. Kjøbenhavn K.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

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

Sven Aage Andersen

Telegr.-Adr.: »Poseidon«. **Løvstræde 9.** Telefon 6025.
 Skibsbygningsmateriale, Skibsbygningsartikler,
 Bronce-Drivskruer, Dampspil, Ankere, Krankæder, Staaltrusser
 Køjser, Styreapparater og Skibstelegreter.

Skibsefterretninger.**Dampskibe.**

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Quessant 7./1. for Bordeaux. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 7./1. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Swansea 5./1. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Arendal 8./1. — A. N. Hansen, Sonne, pass. Gravelines 9./1. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Pera 9./1. — Arkansas, Peronard, ank. Boston 26./12. — Arno, Strubberg, afg. Algier 9./1. hertil. — Aurora, Fischer, afg. La Rochelle 6./1. hertil. — Baron Stjerblad, Therkildsen, ank. Aarhus 10./1. — Beira, Lunge, ank. Tarragona 9./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Savona 5./1. — Christian IX, Holm, ank. London 3./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 4./1. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 1./1. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 10./1. — Florida, Andersen, afg. Hull 16./12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, afg. Pillau 9./1. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunshüttel 7./1. for Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munk, ank. hertil 8./1. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 7./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Dunkerque 8./1. til Swansea. — Jolantha, Simonsen, ank. Trondhjem 9./1. — Kasau, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 8./1. for London. — Kentucky, Andresen, ank. Newcastle 8./1. — Kiew, Jørgensen, ank. Libau 8./1. — Kursk, Kann, ank. hertil 9./1. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 8./1. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 2./1. for Bordeaux. — Louise, Mikkelsen, ank. Reval 9./1. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 4./1. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, pass. Quessant 8./1. for Havre. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 7./1. — Moskovo, Müller, ank. Livorno 9./1. — Nicolai II, Clauson Kaas, dokker. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 6./1. — O. B. Suhr, Frisente, afg. Antwerpen 9./1. hertil. — Omsk, Harder, ank. Libau 9./1. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./1. hertil. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Dunnethead 31./12. for New York. — Perm, Christensen, ank. London 5./1. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 11./1. — Saga, Wiberg, pass. Brunshüttel 9./1. for Antwerpen. — Saxo, Gotthardt, ank. Kristiania 9./1. — Seine, Dampt, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Filadelfia 8./1. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 8./3. — Tiber, Bech, ank. hertil 8./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 9./1. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 8./1. sydpaa. — Vendsyssel, Larsen, ank. Pillau 8./1. — Dokka, ank. Stettin 7./1. — Freya, afg. Swansea 7./1. hertil. — Vadsø, afg. herfra 7./1. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 29./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 5./1. til Ghent. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. London 30./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 27./12. — Russ, Petersen, afg. Gulfport 7./12. til River Plate. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Libau 6./1. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Novorossisk 3./1. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Theodosia 3./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Limassol 5./1. til Jaffa. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 1./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, er ank. Novorossisk. — Newa, Dahl, afg. Braile 4./1. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Dordrecht 6./1. — Nautik, N. Nielsen, afg. Kolding 4./1. til Riga. — Nordsoen, Skou, ank. Libau 7./1. — Nexos, Basse, afg. Hamburg 6./1. til Waterford. — Ellen, Hansen, afg. Liverpool 7./1. til Burryport. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 8./1. for Libau. — Gerda, Iversen, ank. Goolle 7./1. — Hebe, Grogersen, afg. Brest 6./1. til W. Hartlepool. — Johanne, Thøgersen, afg. Königsberg 6./1. til Belfast. — Laura, Pedersen, ank. Rouen 7./1. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 8./1. — Bodil, Uldall, afg. Caen 8./1. til Swansea. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Palma 8./1. til Valencia. — Alfa, Lauritsen, ank. Rostock 8./1. til Antwerpen.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rouen 6./1. — London, Bom, afg. Riga 30./12. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 5./1. til Boness. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 6./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Bordeaux 19./12. — Wien, Boeck Hansen, ank. er ank. Rouen. — Roma, v. Thun, ank. Kiel 1./1.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Bordeaux 5./1. — Nelly, Clausen, afg. Santander 6./1. til Rotterdam. — Fanny, Eriksen, ank. København 8./1. — Lilly, Schubert, ank. Stockholm 31./12. — Alexy, Lorentzen, afg. Cherbourg 7./1. til Hartlepool. — Dagny, Sørensen, pass. K. W. Kanalen 3./1. for Bristol. — Mary, Berg, ank. Swansea 8./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 3./1. — Russia, Poulsen, ank. Wearmouth 2./1. — Carl Hecksher, Starck, afg. Seaham Harbour 29./12. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam

1./1. — Normannia, Eriksen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund, afg. Leith 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 31./12. — Livonia, Skov, afg. Carloforte 6./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. København 7./1. — Patricia, Dam-Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank. South Shields 4./1. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 26./12.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Carloforte 4./1. — Gallia, Nielsen, afg. Genua 7./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Reval 31./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Savona 5./1. — Kotonnia, Friis-Rasmussen, ank. Genua 7./1.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Königsberg 2./1. — Granaria, Nielsen, afg. Filadelfia 24./12. — Carbonia, Mathiasen, ank. Stockholm 31./12. — Estonia, Winckler, ank. Konstantinopel 31./12.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Methil 7./1. — Selandia, Troensegaard, afg. Horsens 7./1. — Secalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Genua 3./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 24./12.

Østasiatisk Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 26./12. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 6./1. til Yokohama. — Tranquebar, van Deurs, ank. København 2./1. — Cathay, Kruse, ank. København 21./12. — Samui, Licht, afg. Suez 5./1. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — Chumpon, Hansen-Rau, ank. Bangkok 31./12. — St. Croix, Jensen, afg. Bangkok 8./12. til Singapore. — Pangan, Knudsen, ank. København 3./1. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Durban 27./12. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 24./12.

Vestindisk Ald. St. Jan, Ingemann, afg. Rotterdam 8./12. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./12. til Demerara.

Term. Sara, Jensen, ank. Tyne Dock 1./1. — Helena, Sørensen, ank. Kallundborg 4./1. — Agnete, Sønnichsen, ank. Randers 9./1. — Hermia, Hansen, afg. Svendborg 7./1. — Alice, Schultz, pass. Holtenau 10./1. for Rotterdam.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 8./1. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Tyne 6./11. — G. Koch, Jørgensen, ank. Stockholm 8./11. — Hans Tavsen, Klauborg, pass. København 8./1. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Dunkerque 8./1. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Rotterdam 7./1. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Eckernförde 8./1. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Hull 7./1. — Alfred Hage, Møller, ank. København 24./12. — Ajax, Brorsen, afg. Libau 6./1.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Aalborg 31./12. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Windau 7./1. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Grimsby 7./1. — Urania, Clausen, ank. København 7./1.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. København 8./1. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. London 7./1. — England, Andersen, ank. København 2./1. — Holland, Poulsen, afg. København 6./1. — Rusland, Madsen, afg. Methil 6./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Burntisland 7./1. — Tyskland, Danstrup, ank. København 2./1. — Belgien, Nielsen, afg. Stockholm 31./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Rouen 9./1. — Freja, Nielsen, ank. Mahnö 8./1. — Vera, Thing, afg. Vejle 7./1. til Grimsby.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Riga 9./1. — Skinfaxe, Vilandt, ank. København 4./1. — Rimfaxe, Faber, ank. Blyth 31./12. — Schack Steenberg, Theiland, afg. Nyborg 7./1. til Grangemouth.

Thore. Serwie, Egidiusen, afg. Esbjergfjord 8./1. til Færøerne. — Kong Helge, Olsen, ank. Cardiff 8./1.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sevilla 8./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Toulon 4./1. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 7./1. — Elna, Rathje, afg. Arzew 8./1. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 1./1. — Simone, Møller, ank. Sevilla 28./12. — Jeanne, Løffer, ank. Suza 3./1. — Vera, Risa, afg. Bona 5./1. — Daisy, Lagesen, afg. Sunderland 30./12.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Libau 5./1.

Sejlskibe.

Æra. Smart, Christensen, ank. Inverkeithing 4./1. — I. Kofoed, Andersen, ank. Karlskrona 4./1. — Atlantic, Rasmussen, ank. Casablanca (Marokko) 4./1. — Rise, Bager, ank. Cadiz 6./1. — Ofelia, Clausen, ank. Candia 6./1. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Libau 7./1. — Søstrene, Christensen, pass. Cuxhaven 6./1. for Hamburg. — Jørgen Olsen, Christensen, pass. Cuxhaven 6./1. for Hamburg. — Albertine, Madsen, ank. Hasle 7./1. — Thor, Kromann, ank. Hamburg 6./1. — Astræa, Svanc, ank. Pontreaux 7./1. — Debora, er afg. Fogo til Oporto f. O.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. Januar 1910. — Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. — Fragtmarkedet. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgads 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Skonnert

„Cathrine“ af Rønne, hvormed der i mange Aar for egen Regning er drevet en indbringende Forretning med bornholmske Varer i Provinserne, er med Forretning og dertil hørende Rekvisitter at faa til Købs. Nærmere Underretning meddeles af Ejeren,
H. P. Hansen.
Adr.: Havnekontoret, Rønne.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

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

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

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

BLOM & Co.

Norrköping.

Shipbrokers.

Telegramadresse: „Blom“.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviand og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviand til Udførsel, Lager af alle Skibsbekvisitter

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retsager (sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviand samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviand samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTS PRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 8. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlede:

1. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse angaaende Assistance for Indenrigsministeriet ved Udarbejdelsen af Planen for Fordelingen af »Julius Skrikes Stiftelses« Midler. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse angaaende et dansk Patent paa en Anordning ved Redningsdragter, Redningsbælter o. lign., hvortil benyttes Kapok gennemtrængt med Olie eller Fedtdampe.

3. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse angaaende eventuel Opretholdelse af det danske Vicekonsulat i Savannah. Opretholdelsen af nævnte Vicekonsulat anbefalede.

4. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse om hvilke Hovedhavne i Provinserne, der efter Repræsentationens Skøn bør bringes i Forslag ved en paa-tænkt Udvidelse af Københavns Lodseris Lodsningssret. Forskellige ledende Havne anbefalede.

5. Fra Ministeriet for Handel og Søfart forelaa Skrivelse angaaende Forslag til Tilvejebringelse af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster. Sagen henvistes til Behandling i et Udvalg, der valgtes i Mødet.

6. Fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening forelaa Skrivelse angaaende det under Udarbejdelse værende Forslag til endelig Lov om Lastelinie. Sagens Behandling udsattes til næste Møde.

7. Fra Marineministeriet forelaa Meddelelse om, at Højens Fløjtetønde, der for Tiden er inddraget, ikke vil blive genudlagt paa sin tidligere Station, men vil blive anvendt til Afmærkning af Kobbergrund som Erstatning for det inddragne Fyrskibs Taagesignal.

København, d. 14. Januar 1910.

I Henhold til § 2 i Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 skal der om Bord i ethvert Skib eller Dæksfartøj, der omfattes af Loven — alene med Undtagelse af Lægtene og lignende — findes et Eksemplar af selve Loven og de Bestemmelser, der slutter sig til denne.

Idet vi i nærværende Nummer af Bladet aftrykker Ordlyden af de af Ministeriet for Handel og Søfart under 8de og 13de December 1909 udstedte Bekendtgørelser angaaende henholdsvis Tilsynsbog for Sejlskibe og Deviationsbog for Sejlskibe, har *Dansk Søfartstidende*, som det vil ses, gengivet saavel Loven som alle de dertil hørende Bestemmelser, der er af Betydning for Skibsfarten. Den omtalte Fordring i Lovens § 2 vil altsaa være opfyldt af ethvert Sejlskib, der er i Besiddelse af *Dansk Søfartstidende* Nr. 1—4 d. A.

Dansk Søfartstidende har iøvrigt truffet Foranstaltning til at udsende Loven og Bekendtgørelserne m. m. som Særtryk af Bladet i et indbundet Hefte af bekvemt Format. Heftet vil foreligge i Løbet af et Par Dage, det vil komme til at koste en ren Ubetydelighed, og navnlig vil Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening faa Adgang til at erhverve det til den lavest mulige Pris.

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

Vi har modtaget følgende:

Under en orkanagtig Storm i Østersøen den 18. og 19. December sprang mit Skib Galease »Elise« af Marstal læk.

Den 19., Em. Kl. 4, maatte Mandskabet, ialt tre Mand, i Skibsbaaden forlade det synkende Skib. To Minutter derefter gik dette til Bunds. Kl. 5½ Em. blev vi observeret og optaget af det i Stolpemünde hjemme-hørende Dampskib »Frieda«, ført af Kapt. J. Kasten, hvor vi, efter de udstaaede Lidelser, blev forsynet med tørre Klæder og nød en omhyggelig Pleje.

To Timer efter at vi var blevet optaget, brød en haard Snestorm løs, og vi følte da ret Glæden ved at være bleven reddet; thi den lille Baad, vi befandt os i, vilde være bleven et let Bytte for de oprørte Elementer.

Efter at være bleven landsat ved Holtenuu fortsattes Rejsen til Kiel. Her stod vi nu uden Penge og Rejseklæder. Dog, det derværende Sømandshjem kom os til Hjælp. Vi blev forsynet med Mad og Folkene tillige med Tøj, og Hr. Direktør A. Pullich overrakte mig yderligere en Pengegave, hvorved jeg blev sat i Stand til at fortsætte Hjemrejsen.

Endvidere modtog Hr. Kapt. Haack, Fører af det danske Postdampskib »Freja« os med stor Velvilje.

For al denne mod Mandskab og mig udviste Deltagelse, udtaler jeg her min hjertelige Tak.

Marstal, den 31. December 1909.

A. H. Petersen,
fhv. Fører af Galease »Elise«.

Vi har modtaget følgende:

Urimelige Bropenge. Jeg befragtede i Efteraaret et Skib fra England til Ourø Bro (Isefjord), og baade Rederen og jeg gik ud fra, at der paa denne lille, afsides liggende Plads vel ikke kunde være ret store Udgifter.

Jeg blev derfor meget overrasket ved efter Skibets Losning fra Rederen at modtage en ham af Sogneraadet i Ourø tilstillet »Brotakst for Ourø Bro«, hvoraf det fremgik, at Fartøjer paa over 1½ Tons skal betale til Kommunekassen for Henliggen ved Broen: de 3 første Døgn 60 Øre pr. Time; derefter 20 Kr. pr. Døgn. — For et Skib paa f. Eks. 100 Brutto Tons, der ligger 10 Dage ved Broen, hvilken Tid let kan medgaa for al losse Ladningen og indtage Ballast, betyder det altsaa en Udgift af Kr. 183.20.

Ministeriet for offentlige Arbejder har approberet denne Takst til at gælde for Tiden fra 30. April 1904 til 31. Marts 1905, og da »Taksten« formentlig har fungeret tilfredsstillende i nævnte Periode, har det samme Ministerium i sin uransagelige Visdom ikke taget i Betænkning at approbere Taksten fra 1. April 1905 til 31. Marts 1910.

Marstal, i Decbr. 1909.

H. A. Grube.

Vi har modtaget følgende:

Esbjerg-Fanø Færgeri. I denne Tid verserer der en ejendommelig Sag for Esbjerg-Fanø Politiret; en Sag, der i Særdeleshed angaar Fanøboere, men som dog ogsaa omfattes med Interesse af mange Søfarende. Sagen er anlagt af Esbjerg-Fanø Færgeri mod to Baadskippere i Nordby (Olsen og Jensen) i Anledning af, at Færgeriet mener, at nævnte Skipper, hver med sin Baad, har gjort Indgreb i dettes Retigheder ved at befordre Gods fra Esbjerg til Fanø. Skipperne har været indstævnet til Forligsprøve, som imidlertid intet Resultat førte til, hvorfor de Indstævnte begæ-

rede Anstand i tre Uger og derhos indankede deres Sag for et Borgermøde i Nordby. Paa dette var der enstemmig Tilslutning til Kamp mod Færgeriet i Anledning af Processen mod bemeldte Baadskippere, hvem man vilde hjælpe til at beholde deres Rettigheder som Baadskippere, eventuelt ved at støtte dem til at føre deres Sag frem for alle Instanser. Mødets Deltagere ansaa det nedlagte Forbud mod Fragtfart Esbjerg-Fanø som stridende mod kgl. Anordning af 1820, som sikrer enhver Skipper Ret til at sejle med Gods fra Toldsted til Toldsted, hvad enten de to Toldsteder ligger inden for privilegeret Færgeret eller ej. Mødets Resultat blev derefter, at Fanø Skibsførerforening ved sin Bestyrelse retter en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende visse Fortolkninger, Sønæringen vedrørende, for mulig derved at standse Sagen i sit Forløb, saa de bemeldte Skippere uhindret kan fortsætte deres Næringsvej paa samme Vis, som Kutyme har været i Mands Minde. Sagen vil maaske saa blive afvist af Retten.

P. K. P.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* af 30. December 1909 har jeg læst en Artikel af Kaptajn Hansen, Skonnert »Capella« af Svendborg, hvori Kolleger yderligere oplyses om Board of Trade's Imødekommenhed med Hensyn til Lastelinien og Lastemærkets Paasætning. Mit Indlæg af 17. December 1909 siger det samme, men Board of Trade's Embedsmænd maa dog, naar alt kommer til alt, rette sig efter den Lov, som traadte i Kraft den 1. Oktober. Den byder, at fra den Dato maa ingen Nationers Skibe gaa til Udlandet fra engelske Havne uden at være forsynet med anerkendt Lastelinie mærke, Redningsbaad og hvad dertil hører. At Kapt. Hansen, allerede da ovennævnte Artikel sendtes fra Dieppe, havde sine Sager i Orden, er sikkert mange, og saa undertegnede, uforstaaeligt, da det kun er meget kort Tid siden, man erfarede, at bredgattede Baade var blevne tilladt.

»Elise« var ikke det første Skib, der var stoppet i Hull, og naar et Skib mangler saa meget som »Elise« gjorde, kan ikke en Gang den passende Optræden, som Hr. H. raader os til at vise, bevæge Board of Trade's Embedsmænd til at vige fra Loven. De fleste danske Skibe manglede sikkert i 1909 ligesaa meget som »Elise«. At mange danske Skibe har faaet Tilladelse til at sejle hjem, maa vi takke Board of Trade's Embedsmænd for; dog er det min faste Overbevisning, at hvis de danske Autoriteter ikke havde forhandlet med de engelske, vilde Tilladelsen ikke være bleven givet. Som Bevis herfor kan anføres, at alle russiske Skibe blev stoppet, indtil Loven var efterkommet.

At Engleskmændene skulde være mere praktiske end de Danske, hvad Smaaskibe angaar, fordi de tilhører en stor Nation, kan jeg ikke indse, da jeg ingen Smaaskibe har set bygget i England i de 30 Aar, hvor jeg er kommet der som Skibsfører, og der saa godt som ingen engelske Smaaskibe er tilbage paa Nord- og Østersøen.

L. A n d r e a s e n,
Fører af Skonnert »Elise« af Thurø.

Af Ministeriet for Handel og Søfart vil en dertil kvalificeret Ansøger kunne forvente sig meddelt Bevilling som Forhryingsagent i Horsens.

Ansøgning om saadan Bevilling, bilagt med Fødselsattest og Oplysning om tidligere Virksomhed, indsendes

til Ministeriet for Handel og Søfart inden Udgangen af indeværende Maaned.

R e t t e l s e. Den for Kapt. Nic. Mogensens arrangerede Festmiddag paa Skydebanen er fastsat til den 24. ds. og ikke som i forrige Nummer nævnt d. 28. ds.

Bekendtgørelse

om

Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 19 ommeldte Tilsynsbog.

Angaaende Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 19 ommeldte *Tilsynsbog* fastsættes følgende Regler:

Ethvert dansk Skib eller Fartøj, der farer fra eller mellem Havne og Steder i Kongeriget, og som til Fremdriving eller andet Formaal ikke benytter Damp- eller anden Maskinkraft, skal være forsynet med en Tilsynsbog; Lystfartøjer, der ikke benytte lønnet Medhjælp, behøve dog ikke at være forsynede med en saadan.

Tilsynsbogen skal være pagineret og gennemdragen med en forsvarlig Lidse. Den autoriseres og forsegles af Politivirgheden paa Skibets eller Fartøjets Hjemsted (jfr. Sølovens § 4). For Autorisationen erlægges ingen Betaling. Naar en Tilsynsbog er udskreven eller af anden Grund ikke længere kan bruges, har Skibets eller Fartøjets Fører at sørge for en ny Bog og dennes Autorisation. I den gamle skal da anmærkes, at en ny Bog er bleven autoriseret, og naar dette er sket. Kan den ældre Tilsynsbog ikke bringes til Stede, skal Grunden dertil oplyses og anføres i den ny. Naar saaledes en ældre Tilsynsbog skal ombyttes med en ny, har vedkommende Embedsmand at efterse, om den er ført i Overensstemmelse med de for dens Førelse givne Forskrifter, og hvis dette ikke er Tilfældet, efter Omstændighederne at foranledige Skibsføreren tiltalt.

Bogen skal føres ordentligt og tydeligt, og intet Blad maa udrides. Hvad een Gang er indført, maa ikke rades, overstryges eller paa anden Maade gøres ulæseligt; bliver Rettelse nødvendig, bør den tilføjes som Anmærkning.

Paa *Titelbladet* anføres Skibets eller Fartøjets Navn og Art samt andre Oplysninger overensstemmende med det ved Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Søfart udarbejdede Skema for Tilsynsbogen.

Paa Bogens *første Sider* indføres saa nøjagtigt som muligt nærmere Oplysninger om Skibets Bygning og Udstyr m. m., alt i Overensstemmelse med det nævnte Skema. Metersystemet anvendes.

Ved første Syn efter Nyanskaffelse eller Hovedreparation af Skroget skal Synsmanden være Førerens behjælpelig med Tilvejebringelsen af de i foranførte Hensende fornødne Oplysninger, ligesaa for ældre Skibes Vedkommende ved det første Syn, der foretages efter den 1ste Januar 1910.

Af Førerens indføres i Bogen efter Tidsfølgen nøjagtigt Tidspunkterne for og Resultaterne af alle *Eftersyn* vedrørende vandtætte Døre m. m. samt Lænse-, Slukke- og Redningsmidlerne, ligeledes andre foretagne *Eftersyn* og *Istandsættelser* af Skibet og dets Rejsning, alt dog kun, for saa vidt det vedrører det i Lov Nr. 115 af 14de Maj 1909 omhandlede Materiel. Hovedresultaterne af alle Efter-

syn vedrørende Skibsbund, Ror samt Søforbindelser indføres af den, der har foretaget dem (Synsmand, Besigtelsesmand, Fiskerikontrol eller Fiskeriinspektion). Af Synsmanden (Fiskerikontrollen eller Fiskeriinspektionen), henholdsvis Oversynsmændene indføres Hovedresultaterne af de i fornævnte Lov omhandlede *Syn og Oversyn* tillige med Oplysninger om, hvem der har foretaget dem.

Tidspunkterne for Berigtigelse af alle væsentlige Mangler, som vise sig ved de oven omhandlede Syn- og Eftersyn, indføres af Føreren i Tilsynsbogen.

Rigtigheden af enhver Indførelse i Bogen attesteres ved Underskrift af de paagældende. Sted og Dato anføres.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Januar 1910.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab med Tilføjende, at Tilsynsbøger, trykte ved Foranstaltning af Ministeriet for Handel og Søfart, ville blive at erholde til Købs i det kongelige Søkortarkiv.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 8de December 1909.

W. Weimann.

Herschend,
kst. Fm.

Bekendtgørelse

om

Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 2, jfr. § 3, ommeldte Deviationsbog.

Angaaende den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 2 jfr. § 3 ommeldte *Deviationsbog* fastsættes følgende Regler:

Med Autorisation og Forsøgling af *Deviationsbogen* forholdes paa samme Maade som med *Skibsdagbogen* (jfr. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse Nr. 189 af 2. August 1893 § 3); for Autorisationen erlægges ingen Betaling.

Deviationsbogen føres af Skibsføreren eller under hans Tilsyn og Medansvar af Styrmanden.

Paa Bogens *Titelblad* anføres Skibets Art, Navn og Hjemsted (jfr. Sølovens § 4) samt Skibsføreren's Navn.

Paa en af dens første *Sider* anføres dernæst Hovedkompassets Art og Plads i Skibet, hvilke Kompensationsmidler der ere anvendte, og hvilke Forandringer der paa Rejsen foretages ved disses Anbringelse; endvidere indføres i Forbindelse hermed alt, hvad der har Betydning for Hovedkompassets Deviation.

Bogen føres iøvrigt i 2 Afdelinger.

I første *Afdeling* indføres de Deviationstabeller, Styretabeller eller Deviationskurver for Hovedkompasset, der ere fundne ved en fuldstændig Deviationsundersøgelse (Svajning af Skibet). Fremdeles anføres Aar og Datum for Undersøgelsen samt, hvor og af hvem den er foretaget.

I Bogens *anden Afdeling* indføres alle de uden særlig Svajning anstillede Observationer til Undersøgelse af eller Kontrol med Deviationen paa enkelte Kurser. For hver Observation anføres Aar, Datum og omtrentligt Klokkeslet samt Stedet for dens Foretagelse, fremdeles Skibets Krængning og om muligt dets Styrlastighed, devieret styret Kurs og Deviation samt iøvrigt saa mange Data, at Deviationen kan efterregnes.

I Skibe, i hvilke *Dagbog* føres (jfr. Sølovens § 35), kan *Dagbogen* tillige tjene som *Deviationsbog* under Iagttagelse af foranstaaende Bestemmelser, saaledes at Resultaterne m. v. af de fuldstændige Deviationsundersøgelser indføres foran i *Dagbogen*, og Kontrolobservationerne sammen med de øvrige daglige Optegnelser.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1ste Januar 1910.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab med Tilføjende, at *Deviationsbøger*, der ere indrettede i Overensstemmelse med ovenstaaende Forskrifter, ville blive at erholde til Købs i det kongelige Søkortarkiv.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 13de December 1909.

W. Weimann.

Herschend,
kst. Fm.

Stranding ved Gl. Skagen.

Vi har modtaget følgende:

Den 16. December 1909 om Aftenen Kl. 7,30 strandede 3/m. Skonnert »Niels« af Marstal c. 2 Sm. Vest for Gl. Skagen i tæt Taage og blev staaende paa yderste Revle. Da det senere klarede af, blev Skibet snart observeret fra Land, og Redningsbaaden kom ud Kl. 11 og tilbød at tage Besætningen i Land. Vinden var da omkring V. t. N. med tiltagende Kuling og Sø. Senere kom ogsaa Skagens Bjergere ud og meddelte, at der ingen Bjergningsdamper kunde var optaget; men tilbød derimod at tage Mandskabets Tøj med i Land, hvilket ogsaa blev udført, da vi om Morgenen den 17. December Kl. 4,30 forlod Skibet.

Før vi gik i Redningsbaaden, lod vi imidlertid Styrbords Anker falde med 30 Favne Kæde. Da Skibet kort efter drev ind over Revlen, hvor der atter var dybt Vand, blev det derfor liggende for nævnte Kæde og Anker, ridende Stormen af uden at berøre Grunden. Skibet henlaa saaledes hele Dagen den 17.; men den derpaa følgende Nat skiftede Vinden fra Vest igennem Syd til Sydøst, og Skibet, der stadig var flot, svingede nu for Vinden tilbage ud over Revlen.

Med den fralands Vind lagde Søen sig hurtigt, og Skibet laa derfor d. 18. om Morgenen stille og rolig for sit Anker udenfor Revlen, tæt og tilsyneladende uden at have taget Skade.

Efter at vi om Morgenen den 17. var kommet i Land, havde jeg en længere Samtale med Bjergernes Formand og anmodede ham om hurtigst muligt at sende Sviters Bjergningsdamper til os.

Imidlertid hørte jeg intet før den 18. om Morgenen Kl. 7,30, da samme Formand kom og meddelte mig, at Sviters »Ægir« vilde ankomme om Formiddagen; men foreløbig maatte vi vente, dog kunde vi atter bringe Mandskabets Tøj til Stranden, og naar det blev Dag i Fællesskab gaa ud for at se til Skibet. I den Tro at Formanden mente, hvad han sagde, gik vi straks i Gang med at tage Tøjet frem; men blev kort efter fra anden Side gjort opmærksom paa, at samme Formand med Mandskab var gaaet om Bord uden at meddele os noget derom. Jeg fik da hurtigst mulig en Baad til at sætte mig ud til Skibet; men hvor utroligt det end lyder, saa er det dog Tilfældet, at den Mand, som jeg kort i Forvejen havde talt med som ovenfor anført, forbød mig nu at gaa om Bord i mit Skib, som laa stille og rolig for sit Anker.

Selvfølge lod jeg mig ikke skræmme af disse »pøne Folk«, men gik om Bord. Paa Dækket blev jeg straks omringet og forbudt at gaa ind i Kahytten, da Skibet, som de sagde, nu var deres. — Hertil skal bemærkes, at jeg da nærmest følte mig som omringet af en Flok uciviliserede Folk og ikke af mine egne Landsmænd.

Kort efter kom imidlertid Skibets Mandskab atter om Bord, medbringende deres Tøj, hvorefter det selvfølgelig var mit Ønske hurtigst muligt at staa til Søs med Skibet;

men Bjergerne forbød os stadig at røre noget som helst, og da disse paa Grund af deres store Antal var os langt overlegne, henlaa Skibet saaledes i et Par Timer. Disse hengik under stadig Strid med de ubehagelige Folk, som trods gentagne Anmodninger ikke vilde forlade Skibet.

Endelig kom Fyrmesteren samt Formanden for Redningsbaaden, der begge er hæderlige, dygtige og vel ansete Mænd, om Bord. Disse bebrejdede nu Bjergerne den skændige Maade, som de optraadte paa. Under den fortsatte Strid jeg havde med Formanden for Bjergerne, der fremdeles forbød mig at sejle med Skibet, var jeg bange for, at dette atter skulde komme paa Grund, dersom Vandet faldt, eller Vinden skiftede. Af den Aarsag og under Tvang indledede jeg saa Underhandling om en Akkord lydende paa Kr. 3,500 for at bringe Skibet fra Ankerpladsen til Frederikshavn; dog bemærkede jeg skriftlig, at alt foregik under Tvang, og uden min virkelige Tilladelse. Da Kontrakten var skreven, spurgte jeg Formanden i Fyrmesterens Paahør, om han fremdeles fastholdt sin Paastand om at være Ejer af Skibet, da samme nu skulde sejles ud enten af ham eller af mig. — »Hvis Skibet er Deres, faar De denne Kontrakt; svar derfor Ja eller Nej!« — Formanden svarede nu: »Nej, det tør jeg alligevel ikke sige«. — Dermed tilintetgjorde jeg Kontrakten og erklærede, at saa var vi færdige. Derpaa tog jeg selv Kommandoen, beordrede Bjergerne fra Borde, stak Anker med Kæde fra os, satte Sejl til, og kort efter stod »Niels« for fulde Sejl hen efter Skagen, uden at Bjergerne havde rørt en Haand til nogen Ting. Disse listede slukørede af, idet de bemærkede, at det var da ogsaa »Satans«, at de ingen Penge kunde tjene.

»Niels« fortsatte sin Rejse og ligger nu i god Behold i Rostock Havn.

R. W. Caspersen,

Fører af 3/m. Skonnert »Niels« af Marstal.

Fragtmarkedet.

Naar særlig undtages La Plata og Nordamerika, som fremdeles er meget stille, har ellers de fleste andre Markeder fragtet livligt i den forløbne Uge, og der gør sig for Østens og Sortehavets Vedkommende forøget Fasthed gældende ved et fortsat godt Begær. Det er uheldigt nok, at La Plata ligger saa slet, thi var der god Brug for Tonnage derfra, vilde dette give et endnu større Plus til de forannævnte Markeder, foruden at det vilde stive Raterne af fra den mexikanske Golf. Fra La Plata kan der dog hurtigt komme et Omslag, og forhaabentlig lader det ikke vente for længe paa sig. Australien har igen taget adskillige Baade for denne og næste Maanedes Lastning, ligesom ogsaa Stillehavet fragtede en Del, og det gode ved disse Befragtninger er, at Skibene bindes for et betydeligt Stykke Tid. Det er ogsaa afgjort de store Baade i Langfarten, som gør det bedst for Tiden, hvorimod de kortere Farter fremdeles lader meget tilbage at ønske. Østersøen er saa flov som omtrent tænkes kan, da Udbudet af Tonnage for Øjeblikket overstiger Begæret i betydelig Grad, hvilket tildels er foraarsaget ved de Forstyrrelser, som de russiske Helligdage har bragt. Til alt Uheld har desuden Minearbejdernes Strejke i de fleste Gruber i Durham og Northumberland, grundet paa Disputer om den ny 8 Timers Lov, bragt meget Virvar og ligefrem Stilstand i Kulafskibningerne fra Tynen, Blyth etc., eftersom Kulfragter paa enkelte Dage ikke var til at faa for nogen Pris. En Række Dampere, som ankom til deres Lastepads, fik deres Certepartier annulleret, i Skotland var der »holidays« og sløj Stemning, og endskøndt Markedet i Wales i for-

riges Uges Begyndelse laa godt og sundt, kunde det ikke staa for det store Tilbud af fragtsøgende Dampere, hvilket medførte et Fald i Raterne, foruden at det nu næsten ikke er muligt at skaffe Lastetørn den første halve Snes Dage. I Northumberland venter man snart Stridighederne bilagt, hvorimod Situationen i Durham er mere usikker. Er der saaledes adskillige Lyspunkter paa Fragtmarkedets Himmel, findes der desværre ogsaa en Del mørke Pletter.

Det østlige Marked er vedblivende meget fast. Bombay betalte indtil 15/ Netto efter Skala, indtil 19/6 Dødvægt, medens Kurrachee sluttede til 15/6 udsøgt Havn paa Netto Betingelser pr. Februar-Marts. Paa samme Position tog Birma en Mængde Baade for Ris til 23/6 à 24/ Holland, 24/ à 24/6 O. C., medens Saigon betalte 26/6 til to franske Havne. Fra Calcutta betaltes 21/3 Dødvægt, 23/9 Jute til udsøgt Havn, 24/ Dundee, og fra Madras Kysten indtil 25/ for Palmekærner til Marseille. Australien tog Baade for Hvede til 26/3 à 26/6 pr. Februar-Marts, 27/ Januar. Wladiwostock har gentaget 29/6 for Soya Bønner.

Sortehavet har fragtet livligt, tildels til højere Rater. Nikolajeff betalte saaledes 9/6 N. C. pr. Januar, 9/ L. H. A. R., medens Odessa betalte 8/3 à 8/6, desuden indtil 9/ N. C., 8/9 Dødvægt til Weseren, 9/ Hamburg. Fra Sulina betaltes 8/3 à 8/6 N. C. og fra Kustendje 8/. Poti betalte 10/ for Erts til Maryport eller Fleetwood. At Nikolajeff er særlig fast skyldes, at der snart kan blive Isvanskeligheder, da det er begyndt at fryse.

Middelhavet ligger temmelig uforandret. Ertsfragterne er absolut ikke tiltrækkende, hvilket vil ses af Befragtninger som 4/9 Algier/Middlesbro, 6/9 Benisaf/Tyne Dock, 5/3 Porman/Middlesbro. Fra Aleksandria betaltes 8/ for Bomuldsfrø til Harburg og fra Torrevieja 7/9 for Salt til Chittagong. For Erts fra Bilbao betaltes sidst 4/3 til Middlesbro eller Rotterdam, og en Kontrakt paa 20,000 Tons fra Januar til Juni sluttedes til 3/7½ Cardiff, 3/10½ Newport.

Nordamerika er meget stille, men Raterne for Trampdampere viser ingen videre Forandringer. Det skal dog anføres, at de regelmæssige Linier har sat Fragraterne 10 pCt. op. Savannah betalte 23/3 til U. K. eller Kontinentet, 22/ hvis udelukkende Bomuld, og et Par Februar-Marts Baade sluttedes til 4½ Dollars pr. Ton Kul fra Virginia til San Francisco. Fra Golfen betaltes 10/6 paa Netto Charter til Danmark, Basis én Lossehavn og for Tømmer 87/6 til to Middelhavshavne (en spansk og en vestitaliensk), 100/ til River Plate. Endvidere sluttedes en Dampers Pensacola/River Plate til 18/ med Jernbanskiner.

La Plata tager kun ganske enkelte Baade op. Fra Buenos Aires betaltes sidst 10/4½ à 10/6 N. C. til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn), hvilket er lidt lavere end Ugen i Forvejen. For Quebracho sluttedes til 17/4½ New York pr. ultimo Januar.

Østersøen ligger fremdeles overordentlig flov, og Laster er knappe. Reval betalte 1/0¾ d. til Antwerpen. 10½ d. Hvedebasis London eller Rotterdam, Frs. 17½ d. Hør til Dunkerque. Fra Riga noteres 9 d. Havrebasis til Rotterdam, 9¾ d. Antwerpen, 22 D/B ¼ Boards London eller Grimsby, Frs. 25 Antwerpen, 26 Rouen. De sidst betalte Rater fra Windau eller Libau er 8½ d. à 8¾ d. London eller Rotterdam. De tyske Havne har næsten intet at byde paa.

Kulfragterne har ligget ret uregelmæssigt, og efter at de gennemgaaende laa ret fast, svækkedes de senere lidt i de fleste Retninger, særlig til Østersøen og Middelhavet. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi Forth/Neufahrwasser 3/7½ (1,600), Wismar 4/4½ (2,000). Kiel 3/9 (2,000), Pillau 4/6 (1,000), 4/3 Stockholm (2,000). 3/9 Hull/Reval (3,000), 4/7½ Tyne/Lissabon, 6/6 Savona. 5/9 Hull eller Leith/Aleksandria. Fra Cardiff blev der sluttet til Frs. 5 à 5½ Bordeaux, 6½ Algier eller Oran,

(Fortættets Side 35.)

95. Fyr tændt. Guanape Islands. Paa Toppen af South Guanape Island er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 10 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 139 m. Synsviddens: 23 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt, 12 m højt Taarn. 8° 35' S. Br. 78° 56' V. Lgd.

96. Fyr forandret. Santa Elena Point, Ecuador. Santa Elena Point Fyr er forandret til et hvidt Fyr med To-Formørkelsen hver 45 Sek., Lys 30 Sek. Mørke 5 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 143 m. Synsviddens: 29 Sm. Hvidt, firkanter Taarn. 2° 11' S. Br. 80° 59' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

97. Vraags Beliggenhed. Capo Spartivento, Italien. Vraget ud for Torre Mozza ligger i 13 m Vand, paa 37° 54' 32" N. Br. 15° 59' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2704. Kjøbenhavn 1909).

98. Midlertidige Fyr tændt. St. Elmo Bølgebryder, Grand Harbor, Malta. St. Elmo Bølgebryder er fuldført. Paa dens Yderende, 430 m N. 33° Ø. fra Ricassoli Bølgebryders Fyr, er tændt to grønne, faste Fyr, lodret for hinanden. 35° 54' N. Br. 14° 31' Ø. Lgd.

99. Havnearbejder. Triest og Bai von Muggia, Østerrig-Ungarn. Mellem Molere S. Carlo og Sanita bygges ingen Mole. Kajen i S. Andra og dens N.-Mole er fuldført, tre Fortøjninger ligger ½ Kbl fra Kajen. Opfyldningen ved Servola er fuldført. De to N.-lige, 500 m lange Bølgebrydere og den N.-lige Halvdelen af den 1600 m lange, S.-lige Bølgebryder er nu over Vandet. 230 m NV. for den N.-lige Bølgebryders Hoved ligger Fyrskibet, der viser tre røde Fyr lodret for hinanden. 100 m fra S.-Enden af samme Bølgebryder vises et rødt og et hvidt Fyr lodret for hinanden. Ved S.-Enden af den S.-ligste Bølgebryder ligger en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelse eller hvidt, fast Lys, 500 m N. for Spitze Ronc (Olm), og 1650 m N. 52° Ø. fra Fyret paa Spitz Sottile.

100. Bestemmelser for Møde med den russiske Eskadre i Sortehavet. Ethvert Skib, der i Nærheden af russiske Kyster og Ankerpladser i Sortehavet nærmer sig den russiske Eskadre, skal straks fjerne sig fra dens Rute. For at tilkendegive dette, hævses det forreste Skib i Eskadren om Dagen det internationale Signal herfor og desuden 3 røde Balloner, om Natten vises det 3 røde Lanterner og desuden elektrisk Søgelys. Efterkommets Signalet ikke straks, affyres et Kanonskud, hvorefter Skibet, dersom det ikke efterkommer Befalingen, udsætter sig for at blive skudt eller løbet i Senk.

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

101. Indløb lukket. Juba River, Afrika. Indløbet til Juba River er lukket. 0° 14' S. Br. 42° 38' Ø. Lgd. Et nyt Løb er ved at danne sig e. 11½ Kbl SV. for det tidligere Indløb.

102. Dybde. Chittagong River, Bay of Bengal, Forindien. I Chittagong River er Dybden paa Yderbarren, som ligger paa 22° 12' N. Br., 91° 47' Ø. Lgd., og paa Underbarren 3,6 m, og i Goapty Crossing 5,3 m. Baakerne er flyttet efter Farvandet.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

103. Rev fundet. Banka Ø.-Kyst. Paa Banka Ø.-Kyst er fundet en stor Mængde Rev med 2 à 8 m Vand, mellem 2° 6' S. Br.—2° 18' S. Br. og 106° 13' Ø. Lgd.—106° 36' Ø. Lgd. De ligger i 18 à 20 m Vand paa Sandbund, og man kan ikke lodde sig til dem.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

64. Fyr nedlagt, Skallingen, Jyllands V.-Kyst, Nordsean. Skallingen Fyr er permanent nedlagt. (Kort Nr. 130, 150, 180 og 230. Danske Lods, Side 67. Fyr-Port. Nr. 4).

65. Fløjteønden »Højen« permanent inddraget, Skagerrak, Fløjteønden »Højen« vil ikke blive genudlagt. (Kort Nr. 186, 196 og 211. Danske Lods, Side 103. Fyr-Port. Nr. 80. Sø.-Port. Side 14).

66. Oplysning om Lystønde, Silde-Røn, Læsø S. Kattegat, Lystønden »Silde-Røn« inddrages i Tiden fra e. 20de Maj til c. 20 Juli hvert Aar, samt naar Is gør det nødvendigt. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods Side 213. Fyr-Port. Nr. 113 A. Sø.-Port. Side 14). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2612. Kjøbenhavn 1909).

67. Rende afmærket, Nakskov-Fjord, Store-Bælt, I Nakskov-Fjord er en 1,5 m dyb Rende gravet fra Søndernæs til Barneholm mellem Dueholm og Kaareholm. Renden er afmærket med hvide Halmprikker paa N.-Siden og røde Risprikker paa S.-Siden, samt med en stribet Stage med en Riskest over en Halmvisk ved Rendens Udmundinger i det eksisterende Løb. (Kort Nr. 125 og 162. Danske Lods, Side 346. Sø.-Port., Side 29).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

68. Havnefyrt tændt, Ørnskoldsvik, Bottniske Bugt, Sverrig. Paa Ørnskoldsvik Havnefyrt er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Brændetid: Fra Skibsstartens Aahting til 20de Maj og fra 20de Juli til Skibsstartens Ophør. 63° 17' 16" N. Br. 18° 43' 18" Ø. Lgd.

69. Forandring af Løb og Afmærkning, Boistø Lødsplads, Finske Bugt, Finland. Ved Boistø Lødsplads er et 5,3 m Løb afmærket fra Boistø til Lovisa, 60° 19' N. Br. 26° 28' Ø. Lgd. til 60° 20' N. Br. 26° 25' Ø. Lgd., og et 7,1 m Løb N. og

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

S. om Biskit til Kaunissaari, 60° 20' N. Br. 26° 31' Ø. Lgd. til 60° 19' N. Br. 26° 35' Ø. Lgd. Aftærningen i det gamle, krogede Farvand er inddraget. (Kort Nr. 155).

70. Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt. **Stettiner Haff. Tyskland.** Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibet »Palmerort« atter udlagt.

71. Vrag. Aars-Sund S. Lille-Bælt. Damperen »Kanal« er sunket i det S-lige Indløb til Aars-Sund, mellem Anduvnings Tønden og Tønde 10, i 16 å 19 m Vand. Indtil Vraget er fundet, bør Forsigtighed ved Besøgningen udvises. 55° 13', N. Br. 9° 44', Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

72. Lystønde slukket. Store-Middelgrund. Kattegat. Ifølge Meddelelse fra Lodskapsøjnen i Malmtø er Lystønden paa Store-Middelgrund slukket.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

73. Tidsignal. Rotterdam. Holland. I Rotterdam gives nu ogsaa Tidsignal regelmæssigt fra Vandtærnet i Oud-Delfshaven. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2217. Kjøbenhavn 1909).

74. Fyrskibet »Ruytingen« atter udlagt. **Frankrig.** Fyrskibet »Ruytingen«, der viser rødt Ek-Blink hver 20 Sek., er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. 51° 14' 30" N. Br. 2° 12' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2255. Kjøbenhavn 1909).

75. Fyrtårn forandret Farve. Lowestoft. England. Lowestoft lave Fyrtårn er nu sort med hvid Lanterne. 52° 29', N. Br. 1° 45', Ø. Lgd.

76. Vrag almærket. Boston Deep. The Wash. Skonnerten »Nancy« er sunket i Chayhole, 4 Kbl Ø. for Boston Pilot Sloop, paa Løbets SØ-Side. En Vragflønde er udlagt N. for Vraget, hvorfra vises 3 hvide, faste Fyr. Man skal gaa N.V. om Vraget. 52° 57' N. Br. 0° 7' Ø. Lgd.

77. Vrag almærket. The Wash. Damperen »Stockton« er sunket i det N-lige Farvand til The Wash, 6,5 Sm SV. fra Fyrskibet »Inner Dowsing«, Vraget er almærket med en grøn Vragflønde og med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 53° 15', N. Br. 0° 24', Ø. Lgd.

78. Fyr tændt. Rosyth. River Forth. Skotland. Ved Havnearbejderne ved Rosyth er tændt et rødt, fast Fyr over et hvidt, fast Fyr, følgende Steder: 4, Kbl N. 79° V., 0, Kbl S. 61° V. og 5, Kbl N. 84° Ø. fra Midten af Dhu Craig, der ligger paa 56° 1', N. Br. 3° 26', V. Lgd.

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

79. Tønde udlagt. Lawrence Cove. Borehaven. Irland V.-Kyst. I Lawrence Cove er i 2 m Vand udlagt en hvid Tønde med Jernstæge ved V.-Enden af 0,5 m Grunden, 140 m S. 78° V. fra Pierens NV.-Ende. 51° 38', N. Br. 9° 49' V. Lgd.

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

80. Fyrtårn opføres. Dias Spitze. Luderitzbucht. Tysk SV.-Afrika. Paa Dias Spitze opføres et nyt, 30 m højt Fyrtårn, c. 10 m S. for det nuværende Fyr.

Dette vedbliver foreløbig at brænde ulorandret. 26° 38' 18" S. Br. 15° 6' 13" Ø. Lgd.

81. Fyr forstærket. Bagot Bluff. Anticosti S.-Kyst. Gulf of St. Lawrence, Canada. Det hvide Blinkfyrt, der hver 20 Sek. viser Ek-Blink, paa Bagot Bluff, er forstærket, Spejlsapparat.

82. Tønder udlagt. Petite Lamouque Bay, Shippigan Sound, New Brunswick. Ved Indløbet til Petite Lamouque Bay er udlagt en sort Spirtønde i 4,5 m Vand, paa 47° 48' 14" N. Br. 64° 42' 6" V. Lgd., og en rød Spirtønde i 5,5 m Vand, paa 47° 47' 55" N. Br. 64° 41' 51" V. Lgd.

83. Fyrtårn forandret. Cape Bauld. Newfoundland N.-Ende. Cape Bauld Fyrtårn er nu hvidt og har paa Grund af Forstærkninger forneden Form af en Kegle.

84. Fyrs Lysvinkel forandret. Port Hood. Cape Breton Island V.-Kyst. I Port Hood Fyr er den røde Vinkel borttaget. Fyret er nu et hvidt Fyr med For-mærkelser hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 10 Sek.

85. Fyr forstærket. Port George, Bay of Fundy, Nova Scotia. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Ø.-Pieren i Port George er forstærket. Linsesapparat af 6te Orden.

86. Fyr forstærket. Parrshoro, Minas Basin, Bay of Fundy. Parrshoro hvide, faste Fyr er forstærket. Linsesapparat af 4de Orden.

87. Fyr forandret. Peter Island, Grand Passage, Bay of Fundy. De to hvide, faste Fyr paa Peter Island er slukket. Et hvidt, fast Fyr er tændt i et nyt Fyrtårn, der staar i 12 m NØ. for det gamle. Flammens Højde: 19 m. Synsvidden: 13 Sm. Linsesapparat af 5te Orden. Fyrtårnet er hvidt, pyramideformet, 13 m højt.

88. Landmærke. Provincetown, Cape Cod, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. I Provincetown er opført et Monument, der er 77 m højt og 105 m højt over Lavvande. Det er kendetegnet fra alle andre Bygninger i Byen. 42° 37' 3" N. Br. 70° 11' 21" V. Lgd.

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

89. Fyr nedlagt. Indian Hill, Tampa Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika. Indian Hill Fyr er permanent nedlagt. Baaken forbliver staaende. 27° 41' 45" N. Br. 82° 32' 39" V. Lgd.

90. Advarsel. St. Andrews Ledyr. St. Andrews Bay, Florida. Løbet i St. Andrews Channel har forandret sig, saa at Ledefyrlinien ikke angiver det dybeste Vand. Man bør ikke staa ind uden at være lokalt kendt. 30° 4' 7" N. Br. 85° 36' 27" V. Lgd.

91. Fyrs Højde. East Guano Cay, Jardines Bank, Cuba S.-Kyst. East Guano Cay har en Højde over Vandet af 48 m. 21° 39' 20" N. Br. 81° 2' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2827. Kjøbenhavn 1909).

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

92. Tønder udlagt. Sao Francisco River, Brasilien. I Indløbet til Sao Francisco River er udlagt en rød Spirtønde 8,2 Kbl N. 7° V. fra Semidoro Point Fyr, 26° 9', S. Br. 48° 34', V. Lgd., og en sort Spirtønde 16,2 Kbl N. 45° Ø. fra Semidoro Point Fyr.

93. Vrag. Callao Red, Peru. Vraget af Hulken »Huarnas« ligger sunket 6 Kbl N. 50° V. fra Callao Molehoved Fyr og i N. 26° Ø. fra Callao Point. 12° 4' S. Br. 77° 11' V. Lgd.

94. Klippe fundet. Vinca Island NV. En 7,5 m Klippe er fundet paa 9° 22', S. Br. 79° 27' V. Lgd.

- 104. Sten fundet.** S. Liat Red. **Banka NØ-Kyst.** Paa Soengai Liat Red ligger en Sten med under 4 m Vand, 1800 m N. 55° Ø. fra Mundingen af S. Roemoe-toen. 1° 49' 5" S. Br. 106° 8' 12" Ø. Lgd.
- 105. Dybde.** Hai Tsi Flach. **Kiautschou Bucht, Shantung. China.** Paa Ø.- og SØ-Enden af Hai Tsi Flach er fundet Klipper, hvorpaa der en Time efter Lægning kun er 2,7 m Vand, hvor Kortet angiver 6,5 m. 35° 56' N. Br. 120° 16' Ø. Lgd.
- 106. Fyrskib flyttet.** **Grunde.** Liau River. Newchang Fyrskib er flyttet og ligger nu 15½ Sm N. 25° V. fra Tower Hill Triangulations Station, paa 41° 32' N. Br. 122° 0' Ø. Lgd. Tower Hill: 41° 19' N. Br. 122° 8' Ø. Lgd.
- Følgende Grunde er fundet saaledes fra Tower Hill Triangulations Station: 2,1 m 7,2 Sm N. 5° V., 8,5 m 9,5 Sm N. 36° V., Vraget i Nærheden er borttaget, 1,3 m 7,5 Sm S. 57° V.
- 107. Fyr tændt.** Tefa To. **Yalu Kiang Indløb. Korea V.-Kyst.** Paa Tefa To er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Tre-Blink. Blink ½ Sek., Mørke 5½ Sek., Blink ½ Sek., Mørke 5¼ Sek., Blink ½ Sek., Mørke 18 Sek., Flammens Højde: 99 m. Synsvidden: 23 Sm. Det lyser fra S. 35° Ø. gennem S. V. og N. til N. 9° Ø. Fyrapparat af 3die Orden. Hvid, 21 m høj Fyrbaake. Brændetid: 11te Marts—30te November. 39° 26' N. Br. 124° 35' Ø. Lgd.
- 108. Fyr tændt.** Shurerii Island. **Yalu River. Korea V.-Kyst.** Paa Toppen af Shurerii Island er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 15 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 53 m. Synsvidden: 18 Sm. Det lyser fra S. 14° Ø. gennem S. V. og N. til N. 10° Ø. Fyrapparat af 6te Orden. Hvidt, 6 m højt Taarn. Brændetid: 10de Marts—1ste December. 39° 41' N. Br. 124° 24' Ø. Lgd.
- 109. Vrag.** **Motoyama Zaki SV. Naikai. Japan.** Et Vrag ligger sunket SV. for Motoyama Zaki. En Mast er over Vandet. 33° 54' N. Br. 131° 8' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

110. Karantænebestemmelser. Størrig. Abo, Björneborg, Nyland og Viborg Len i Finland, samt Guvernementerne Novgorod og Arkangel i Rusland er erklæret fri for Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Beg; R; rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.
- Norge:
Fra 1ste Januar 1910 indføres en ny Nummerbetegnelse paa de norske Kort saaledes: Nr. 1—200 tildeles Kort i Maalestok 1:50,000 (tidligere Specialkort B), Nr. 201—300 tildeles Kort i Maalestok 1:100,000 (tidligere Specialkort A), Nr. 301—400 tildeles Generalkort i Maalestok fra 1:200,000 til 1:1,000,000, Nr. 401—500 tildeles Kort i Maalestok 1:25,000 (tidligere Specialkort C), N 194 (tidligere Finmarkshavnene Bl. V) hvorpaa er tilføjet Specialkort over den indre Del af Varangerfjorden i Maalestok 1:50,000.
N Bunden av Hevnefjorden, Specialkort i 1:50,000 som Bilag til Kort Nr. 38, Tenningen—Bejan.
N Oversigtskort over norske Søkort i Maalestok 1:2,400,000.
Tyskland:
N 391 Ostsee. Deutsche Küste. Die Weichsen von Neufahrwasser bis Danzig. 1:15,000. 1,50 M.
N 39 Ostsee. Deutsche und Dänische Küste: Kleiner Belt, Südlischer Teil. 1:50,000. 3,50 M.
N 27 Kleiner Belt: Aلسن Sund und Augustenburger Förde. 1:15,000. 2,50 M.
N 132 Deutsch-Südwestafrika: Reede von Swakopmund. 1:12,500. 1,10 M.

7½ à 7¾ Marseille, 6/3 à 6/6 Genua eller Savona, 7/3 à 7/6 Venedig, 5/6 à 5/9 Port Said, 7/3 à 7/6 Aden, 7/6 Colombo, 6/3 à 6/9 Las Palmas eller til Tenerifa, 11/9 à 12/3 River Plate.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende.

Sp. 1) Skal et Træskibs Garnering være kalfatret, eller maa den være aaben i Naadder og Stød?

2) Kan der gøres Ansvar gældende imod et Skib, hvis det viser sig, at Ladningen er beskadiget, fordi Slagvand er sprøjtet op gennem aabne Naadder i Garneringen?

En interesseret.

Sv. ad. 1) Det maa anses som en Selvfølge, at Garneringen bliver kalfatret i ethvert nyt Træskib, som bygges, og at denne Kalfatring ligesom alle Skibets øvrige Dele holdes vedlige, saaledes at aabne Naadder og Stød ikke findes.

Ved Velvilje fra Bureau Veritas Side er der overladt os et Eksemplar af Bureauets Regler for Assurandørers internationale Transportforsikringsforening. I disse Reglers § 1 hedder det:

»Alle Skibe, som indlader Korn eller Frø løst i Lastrummet (in bulk), skal have deres Garnering kalfatret op til Overkant af Kimningen. I Træskibe skal Garneringen være let kalfatret op til Dækkets Underside for at forhindre, at Kornet i Lastrummet stopper Pumperne.»

ad. 2) Hvis en Ladning er beskadiget af Slagvand, bevisligt fordi Garneringens Naadder og Stød er aabne, vil Ladningens Ejere uden Tvivl kunne gøre Ansvar gældende imod Skibet.

Havarier og Forlis.

Sorrento, Dpsk. af Kristiania, kom paa Rejsen fra Königsberg til Hjemstedet paa Grund i Drogen. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt hertil, hvor Skibet losses for Reparation.

Liselotte Limiemann, tysk Dpsk., har været paa Grund paa Helsingørs Red.

Ficaria, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom Natten til d. 5. ds. for Indgaaende til Esbjerg i Kollision med Dpsk. »Primula«, der laa ved Kajen, og fik nogle Plader i Stevnen bøjede. »Primula« fik nogle Buler i Stevnen under Rælingen og blev trykket imod Strømpælene saa en af disse brækkede. Skibene tog dog ingen større Skader, som kunde hindre dem i deres regelmæssige Fart.

Laura, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 4. ds. fra Königsberg med Stykgods. Skibet er læk efter Grundstødning paa Amager og maa reparere. De til London bestemte Varer omlades og videresendes med Dpsk. »Holland«.

Maria, Dpsk. Ved Stenbjerg Strand drev d. 3. ds. en Baad i Land paa maalet »Maria, Kristiania«, og ved Vangsaar er nogle Redningsbælter, ligeledes mærkede »Maria«, drevet i Land. Man formoder, at Dpsk. »Maria« af Kristiania er totalt forlist i Nordsoen.

Søstjernen, Fiskekutter, har i Taage været i Kollision med Fiskekutteren »Esbjerg« og er sunken. Besætningen reddede sig over paa »Esbjerg«. En Del Vraggods fra »Søstjernen« er drevet i Land ved Blaa vand.

Strathearn. Der bjerges stadig paa denne strandede Skonnert. Skonnerten »I. P. Torneø« kom d. 4. ds. ind til Frederikshavn med en fuld Ladning Nøddekul fra »Strathearn«.

Sørine, Barkskip af Fanø. Angaaende dette Skib, der er præjet med Skade, meldes yderligere fra Manchester: Dampere »Reventazon« fra Santa Marta passerede d. 26. December »Sørine«, der laa for Søanker. Barken havde mistet Ror, Fokkemast, Bovspryd, Klyverbom og Storebramstænger, men afslog Assistance.

Først Bismarck, Dpsk. (Hamburg—Amerika Linien), er grundstødt ved Orville i Nærheden af Havre; der er afsendt Assistance.

Wasa, Skonnert af Figeholm, der i November-Snestormen strandede paa Sydsiden af Amager og hvis Bjergning blev opgivet af Svit-

R	29	Ostsee, Deutsche Küste: Danziger Bucht, Westlicher Teil. (Mit 1 Plan). I : 75,000. 3,10 M.
R	38	Ostsee, Deutsche und Dänische Küste: Kleiner Belt. (2 Blätter). I : 100,000. N.-Bl. 1,60 M., S.-Bl. 2,60 M.
+	27	Alsen Sund. I : 12,500.
+	39	Gewässer um Aarø. I : 50,000.
+	132	Reede von Svakopmund. I : 12,500.
+	144	Deutsche Schutzgebiet: Kaantichen und Hinterland. I : 200,000. "Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere nebst Verzeichnis der Zeitsignalanstalten" for 1910 i 8 Hefter, afsluttet til 1ste December 1909.
N	233	Holland: Lichtenlijst van Nederland en de Koloniën, 1910. Pris: f. 0,50.

zers og Dragør Bjergere, er nu bragt flot af Kastrup Fiskere, der købte Skibet med Restladning inde.

Esbjerg, Dpsk. af Nordby paa Fanø, kom d. 8. ds. paa Grund ved Swinefleeth; Skibet, der var paa Rejse fra Goole til Tuborg med en Ladning Kul, kom flot med Assistance og fortsatte Rejsen.

Ivar Hvidtfeldt, 3/m. Skonnert af Thurø, forlod d. 3. December Lowestoft bestemt til Skotland. Da der siden Afrejsen intet er hørt eller set til Skibet, formodes det, at det er gaaet under med Mand og Mus. Besætningen var 6 Mand.

Mars, Galease af Nykjøbing F., kom d. 9. ds., paa Rejsen fra Aalborg med en Ladning Cement, paa Grund paa Hesselø, men kom atter flot ved at kaste en Del af Ladningen over Bord.

Sirius, (uorsk) Dpsk. af Haugesund, kom d. 10. ds. paa Grund ved Læsø, men blev af Svitzers bragt flot og ind til Frederikshavn i læk Tilstand.

Nordstern, Dpsk. af Stettin, er d. 8. ds. kommet paa Grund ved Fakse Ladeplads.

Truro, Barkskib af Mariehamn, er d. 9. ds. strandet ved Elstrup og er Natten til d. 10. ds. af Søen slaaet fuldstændig i Stykker. Besætningen er reddet.

King Edward, Dpsk. af København, er paa Rejsen herfra til England blevet indslæbt til Kristianssand med Tab af Skruen. Leithdamperen »Fennismore«, der slæbte Skibet ind, traf det drivende i Nordsøen.

En Galease er Natten til d. 12. ds. strandet ved Læsø; Svitzers assisterer.

Dronning Sophie, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, kom paa Grund ved Ribbjerggrunden ved Rudkjøbing, er nu af Svitzers bragt flot og ud paa dybere Vand for Dykkerundersøgelse.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Ring Andersens Træskibsværft løb d. 11. ds. et mindre Fartøj af Stabelen. Det er bestilt af Sydfynske Dampskibsselskab til at befordre det Gods, som de rutegaende

Dampere ikke kan medføre, og skal benyttes naar disse, paa Grund af Lavvande i de mindre Havne paa Langeland, ikke kan gaa ind. Dens Dæk er 50 Fod langt og 17 Fod bredt og Dybgaandet er 3 Fod. Som Drivkraft benyttes en Petroleumsmotor paa 27 HK. Skibet fik Navnet »Isabella«.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Bordeaux 10./1. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 7./1. til Antwerpen. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 10./1. for Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Kristianssand 11./1. — A. N. Hansen, Sonne, afg. Dunkerque 10./1. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 12./1. til Burgas. — Arkansas, Peronard, afg. Boston 11./1. hertil. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 11./1. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil 12./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 11./1. — Beira, Lunge, afg. Denia 11./1. til Gibraltar. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genua 11./1. — Christian IX, Holm, pass. Holtenau 13./1. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Antwerpen 4./1. — Douro, Søberg, afg. herfra 12./1. til Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 10./1. — Florida, Andersen, afg. Hull 16./12. til Buenos Aires. — Frederik, Andresen, ank. hertil 11./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios, Sørensen, ank. Hull 9./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munck, afg. herfra 11./1. til Riga. — Hjelms, Sørensen, afg. Danzig 12./1. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Swansea 12./1. — Jolantha, Simonsen, afg. Trondhjem 11./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./1. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 10./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Libau 8./1. — Kursk, Kann, ank. Pillau 12./1. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 8./1. —

Loire, Craignou, ank. Bordeaux 10./1. — Louise, Mikkelsen, ank. Reval 9./1. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 12./1. — L. P. Holmblad, Jon Jonsen, ank. Havre 10./1. — Moskoy, Müller, afg. Napoli 11./1. til Catania. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. herfra 12./1. til New York. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Riga 6./1. — O. B. Suhr, Frisente, afg. Antwerpen 9./1. — Omsk, Harder, ank. Libau 9./1. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 13./1. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Dunnethead 31./12. for New York. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 11./1. for Libau. — Pregel, Gjerløff, ank. Antwerpen 11./12. herfra. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 12./1. — Saxo, Gotthardt, ank. Stettin 13./1. — Seine, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 11./1. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 11./1. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. hertil 8./1. — Tyr, Thuning, afg. herfra 11./1. til Windau. — United States, Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, afg. Bergen 12./1. til Stavanger. — Vendsyssel, Larsen, afg. Königsberg 12./1. hertil. — Dokka, ank. Stettin 7./1. — Freya, ank. hertil 12./1. — Vadsø, afg. herfra 7./1. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 29./12. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 5./1. til Ghent. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. London 9./1. til Kjøbenhavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 27./12. — Russ, Petersen, afg. Gulfport 7./12. til River Plate. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Libau 6./1. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Novorossisk 3./1. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Theodosia 3./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Jaffa 8./1. til London. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 1./1. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 6./1. til Sverig. — Nawa, Dahl, afg. Braile 5./1. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Riga 8./1. — Nordseen, Skou, ank. Libau 7./1. — Nexos, Basse, afg. Hamburg 6./1. til Waterford. — Ellen, Hansen, ank. Burryport 11./1. — Fylla, Christensen, ank. Libau 10./1. — Gerda, Iversen, afg. Goole 8./1. til Tuborg. — Hebe, Gregersen, ank. West Hartlepool 10./1. — Inger, Sørensen, ank. Barry 9./1. — Karla, K. M. Nielsen, ank. La Rochelle 9./1. — Laura, Pedersen, afg. Rouen 11./1. til Methil. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 8./1. — Bodil, Uldall, pass. Lizard 11./1. til Swansea. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Gandia 11./1. — Nema, Schiff, afg. Königsberg 11./1. til Belfast. — Alfa, Lauritsen, pass. Holtenau 9./1. for Antwerpen. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Dordrecht 6./1. — Johanne, Thøgersen, afg. Königsberg 6./1. til Belfast.

Heimdal. Anine, Leth, afg. San Juan 9./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tenes 12./1. — Martha, Christensen, ank. Tyne Dock 7./1. — Elna, Ratje, afg. Arzew 8./1. — Therese, Pedersen, ank. Granton 10./1. — Simone, Møller, ank. San Juan 28./12. — Jeanne, Løffler, ank. Susa 3./1. — Vera, Risø, afg. Bona 5./1. — Daisy, Lagesen, ank. Genua 12./1.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Rotterdam 7./1. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Swinemünde 10./1. — Hamlet, Jørgensen, ank. Neufahrwasser 5./1. — Helge, Pii, afg. Libau 6./11. — Rolf, Reese, afg. Riga 3./1. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Newcastle 6./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 10./1. — London, Bom, ank. Antwerpen 8./1. — Paris, Tholander, ank. Boness 10./1. — Bryssel, Kaas, ank. Rouen 6./1.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Bordeaux 8./1. til Barry. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rouen 9./1. — Roma, v. Thun, afg. Kiel 10./1. til Windau.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 3./1. — Russia, Poulsen, ank. Wermouth 2./1. — Carl Hecksher, Starek, ank. Genua 10./1. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 1./1. — Normanna, Erichsen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund, afg. Leith 4./1. — Canadia, Jørgensen, ank. Marseille 10./1. — Livonia, Lindberg, afg. Carloforte 6./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 7./1. — Patria, Dam-Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank. South Shields 4./1. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./1.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Carloforte 4./1. — Gallia, Nielsen, afg. Genua 7./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Reval 31./12. — Sarmatia, Pedersen, ank. Savona 5./1. — Kotionia, Friis-Rasmussen, ank. Genua 7./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Königsberg 8./1. — Granaria, afg. Filadelfia 24./12. — Carbonia, Mathiasen, afg. Stockholm 9./1. — Estonia, Winekler, afg. Oran 10./1.

Dan. Fionia, Hanson, ank. Karrebæksmunde 11./1. — Selandia, Troensegaard, afg. Hortens 7./1. — Secalia, Jensen, afg. Hamburg 10./12. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Genua 5./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 9./1.

Østasiatisk Kompagni. Cathay, Kruuse, afg. Kjøbenhavn 11./1. til Göteborg. — Indien, Gabe, pass. Perim 26./12. for Hongkong. — Siam, Cortsen, ank. Yokohama 11./1. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Pangan, Knudsen, ank. Nor-

resundby 11./1. — Samui, Licht, afg. Suez 5./1. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — St. Croix, Jensen, ank. Bangkok 23./12. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 31./12. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Durban 27./12. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 24./12.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingemann, ank. London 9./1. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./12. til Demerara.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Rønne 7./1. — Energi, Jensen, ank. Nakskov 10./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Burntisland 12./1. — Helene, Sørensen, afg. Kalundborg 11./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. Randers 9./1. — Hermia, Hansen, afg. Svendborg 7./1. — Alice, Schultz, pass. Holtenau 10./1. for Rotterdam.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Rotterdam 7./1. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Windau 11./1. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Hull 11./1. — Ajax, Brorsen, afg. Libau 6./1. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Hangö 9./1. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Tynen 12./1. — G. Koch, Jørgensen, ank. Stockholm 8./1. — Hans Tausen, Klaborg, afg. Libau 6./1. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Dunkerque 8./1.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kjøbenhavn 10./1. — Eklipika, Hemningsen, afg. Windau 7./1. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Grimsby 7./1.

Nordseen. Kronprins Frederik, Andresen, afg. London 11./1. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 6./1. — Rusland, Madsen, ank. Esbjerg 9./1.

Europa. Europa, Hansen, ank. Blyth 3./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Rouen 9./1. — Freja, afg. Malmö 10./1. til Riga. — Vera, afg. Vejle 7./1. til Grimsby.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Riga 9./1. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 12./1. til Riga. — Rimfaxe, Faber, afg. Blyth 11./1. til Randers. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kristianssand 12./1. til Grangemouth.

Thore. Mjølner, Clausen, ank. Isafjord 9./1. — Kong Helge, Olsen, afg. Cardiff 11./1. til Trapani. — Perwie, Egidiusen, ank. Thorshavn 12./1.

Ocean. Norman, Rosbak, ank. Aarhus 1./1. — Allan, Nielsen, ank. Helsingør 7./1.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Bordeaux 5./1. — Nelly, Clausen, ank. Rotterdam 10./1. — Fanny, Eriksen, ank. Kjøbenhavn 8./1. — Lilly, Schubert, ank. Libau 11./1. — Alexy, Lorentzen, ank. Methil 10./1. — Dagny, Sørensen, ank. Bristol 8./1. — Mary, Bang, ank. Caen 12./1.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Libau 8./1.

Sejlskibe.

Fang-Nordby. Prinsesse Marie, Pedersen, afg. Antofagasta 25./12. til Sidney.

Fang-Senderho. Martha, Fischer, afg. Rio Grande 9./4. til Liverpool.

Svendborg. Cimbria, Nielsen, ank. Kappela 5./1. — Libra, Hansen, ank. Horsens 4./1. — Fylla, Rasmussen, ank. Pentenwan 5./1. — Vesta, Poulsen, ank. Grangemouth 5./1. — Pallesen, Jensen, ank. Dysart 6./1. — Severine, Jensen, ank. Göteborg 8./1. — Freja, Brandt, ank. Aarhus 6./1. — Ragnhild, Andersen, ank. Newcastle 8./1. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Saffi (Marokko) 4./1. — Niels Juul, Olsen, ank. Kristiania 10./1. — Najaden, Rasmussen, ank. Korsør 10./1. — Newsky, Nielsen, ank. Frederiksstad 10./1. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Porsgrund 10./1. — Union, Olsen, ank. Faro 11./1.

Æra. Amor, Rasmussen, afg. Neustadt 7./1. til Marstal. — Genius, Bastrup, ank. Gravesend 7./1. — Norma, Christensen, ank. Gibraltar 8./1. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Hamburg 7./1. — Søstrene, Christensen, ank. Hamburg 7./1. — Spurven, Petersen, ank. Aarhus 9./1. — Spica, Boye, ank. Kjøbenhavn 9./1. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Saffi (Afrika) 4./1. — Lauritz, Folmer, ank. Karlshamn 8./1. — Signe, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./1. — Valkyrien, Weber, ank. Rio Grande do Sul 9./1. — Esther, Fabricius, ank. Rio Grande 10./1. — Merkur, Christensen, ank. St. Valery 10./1. — Veritas, Staugaard, afg. Norrköping 11./1. til Morlaix (Frankrig). — Martha, Madsen, ank. Flensburg 10./1.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 14. Januar 1910. — Bekendtgørelse om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 19 ommeldte Tilsynsbog. — Bekendtgørelse om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 2, jfr. § 3, ommeldte Deviationsbog. — Stranding ved Gl. Skagen. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

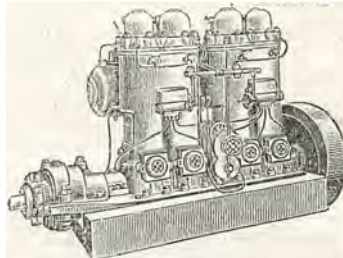
„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uæj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lsosehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spll, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Kbh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste Skibsmotor.

— Aarstilvirkning over 20 000 HK. —

Fartøjer af Staal og Træ

Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviens

største Skibs- og Baudmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrogade 10. København Ø.

Telf. Bbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“.

Skibshypothekbanken

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

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

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22.

Copenaure

42

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 18. Januar 1910.

Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

Den danske Konsul i Barcelona har henledt Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa, at de fleste Dampere, der ankommer til nævnte Plads med Fisk fra Island, medbringer Manifest, Oprindelses- og Afladningsbevis fra hvert Lastested, og at de to sidstnævnte Papirer er overflødige. Der behøves kun ét Manifest, udstedt paa sidste Lastesteds og optagende hvert Parti Last i Overensstemmelse med Konnossementerne. Manifestet maa undertegnes af Sysselmanden eller anden lokal Myndighed og forsynes med dennes Segl eller Stempel. Det bør ogsaa anføres i Manifestet, at der ikke findes spansk Konsul paa Island. Er Manifestet ikke legaliseret af den stedlige Myndighed, paalægges der Damperen en Mulkt af Plas 500.

Paa samme Manifest — men separat — kan ogsaa optages eventuel Last for Italien.

Samtidig har Konsulen henledt Opmærksomheden paa, at det foreskrevne Manifest, der udstedes paa det paagældende Skibs sidste Lastesteds, maa være i ganske nøje Overensstemmelse med Konnossementerne, saavel hvad Vægten som hvad Stykketal af Kolli angaar, idet der ellers let opstaar Vanskeligheder ved Toldklareringen.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening har fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget tre Ændringstillæg, Nr. 13, 14 og 15, til Fartsordningen af 29. Juli 1901 for Kejsers Wilhelm Kanalen.

Disse Ændringstillæg giver for Nr. 13's Vedkommende en ændret Affattelse af Bestemmelserne for Passagen gennem Svingbroen ved Rendsborg og Pontonbroen ved Holtenau samt de Signaler, der kommer til Anvendelse ved Passage af Broerne, og fastsætter med hvilken Fart. Skibe under Bugsering maa passere Kanalen. Nr. 14 omhandler Toldordningen og omtaler en enkelt Paragrafs ændrede Affattelse i denne. Nr. 15 angaar Politiforordningen for Holtenau Red, der for en enkelt Paragrafs Vedkommende faar en ændret Affattelse.

Aar bog for Norges Handelsmarine. Fra Søfartsdirektøren i Kristiania har vi faaet tilsendt »Aar bog for Norges Handelsmarine i 1908«, udgivet af Søfartskontoret. Aarbogen indeholder mange Oplysninger af betydelig Interesse, deriblandt Uddrag af Konsulatsberetninger, Skibsfarten vedrørende, indkommet fra mange forskellige Lande indtil 1. November 1908. Norges Handelsflaade talle ved Slutningen af Aaret 1908 følgende Skibe paa over 25 Brutto Reg.-Tons for Dampskibenes og 50 Brutto Reg.-Tons for Sejlskibenes Vedkommende.

	Brutto Reg.-Tons.
1005 Fragtdampere	1,242,568
449 Passagerdampere	122,107
246 Fangst- og Fiskedampere	33,444
1121 Sejlskibe	669,983
216 Fangst- og Fiskerskibe	19,321
18 Motor-Lastefartøjer	983
1 Motor-Passagerfartøj	35
113 Motor-Passagerfartøjer (ikke maalt)	
61 Motor Fangst- og Fiskerfartøjer	2,979
—	—
3230	2,091,420

Aarbogen er delt i fire Afsnit, hvoraf det første omhandler Handelsflaaden i 1908, det andet Forlis og større

Soulykker i 1908, det tredje Søfartskontorets Aarsberetning i 1908 og det fjerde endelig en Fortegnelse over administrative Tjenestemænd, samt offentlige og private Institutioner, Skibsfarten vedrørende. Den norske Handelsflaades samlede Værdi opgøres til Kr. 305,714,195.00. Dens Bemanning udgør c. 36,000 Mand.

Fra Twillingate skrives til os:

Nedenstaaende bedes optaget i *Dansk Søfartstidende* for at oplyse lidt om, hvorledes Forholdene stiller sig i Twillingate (Newfoundland) i Aar for nogle af de hertil fragtede Skibe.

Undertegnede ankom hertil Twillingate midt i Juni Maaned med Salt fra Cadiz, laa c. en Maanedes Tid og leverede Saltet ud til Fiskerne, hvorefter Ballast indtoges for Sydney (Cap Breton), kom tilbage hertil igen i August med Kullast, som det tog c. halvanden Maaned at losse ud. En Dag losses der 1 Ton, en anden $\frac{1}{2}$ Ton og en tredje Dag losses der maaske slet ikke, da Skibene hovedsagelig bruges som flydende Pakhuse til Fordel for Købmanden, hvorfra han saa sælger ud, naar det behager ham.

Sidst i September fik vi Dumage om Bord og gjorde klar til Lastning af Fisk. Vi paabegyndte Lastningen først i Oktober og har nu efter godt to Maaneders Forløb faaet c. 2,500 Qtls. Fisk om Bord, men det værste er, at naar Skibene omtrent er lastet, stoppes Afskibningen. Købmanden siger da: »Prisen er daarlig paa det evropæiske Marked; Fisken ligger klar i Pakhuset, men lad bare Skibene vente, de har Tid nok, til Prisen stiger igen, selv om det saa varer til Nytaar. Ingen Ting kan der gøres, vi staar fuldstændig magtesløse overfor disse Forhold. Certepartierne siger intet. Vi skal kun have saa og saa mange Fisk, men hvornaar? Maaske er det Mening, at det skal være i Aar eller ogsaa først i 1912.

Her i Twillingate er der i Aar, og var der ligeledes sidste Aar, rent fortvivlede Forhold. En af Købmændene her, Wm. Ashbourne, Bowring & Brothers, holdt i Fjor norsk Skonnert »Thorleif«, hjemmehørende i Koppervik, og engelsk Skonnert »Mylady« liggende her i et Par Maaned. »Thorleif« holdtes for c. 100 Qtls. fra midt i Oktober til 6. December og »Mylady« lige til Jul. Fisk var der nok af i Pakhuset, men man vilde ikke afskibe den.

I Aar er det 3/m. Skonnert »Nauta« og 3/m. Skonnert »Laura«, begge af Marstal, som holdes hen paa samme Maade af samme Firma.

Vi synes derfor, at der bør gøres noget for at forhindre, at dette bliver »custom of the Port« her.

I de nærværende Fiskecertepartier findes der ikke en Bestemmelse til Fordel for Skibet. Lad os i det mindste faa en bestemt Lastedag, saaledes at Skibe, som f. Eks. er sluttet til at være i Newfoundland i Juni, skal være lastet inden 15. September eller 1. Oktober. Er Annuleringsdatoen i Juli, da inden 15. Oktober og saa fremdeles, og ellers Liggedagspenge, saa skal Fisken nok blive afskibet forinden. Her tales kun om Newfoundlandscertepartier. Lad os ogsaa faa en Klausul i Certepartiet som siger, at Fisken paa Lossepladsen skal vejes om Bord eller langs Siden af Skibet. Naar vi skal være ansvarlig for Vægten, maa det vel ogsaa kunne forlanges, at vi ser Vægten, naar der losses, og at Fisken ikke, som Skik og Brug er paa flere Pladser, puttes om Bord i Lægtre, som slæbes om til et eller andet Sted i Havnen for at vejes der maaske endogsaa først Dagen efter, at den er losset.

Vi antager næppe, at det er nogen Reders Mening, naar der slutes hertil til Juni, at Skibet da skal ligge her som flydende Pakhus for Købmanden til efter Jul.

Vi har Annuleringsdato i Certepartiet saavel i Cadiz som i Newfoundland. Kommer Skibet én Dag for sent dertil, da trækkes der af paa Fragten, eller Kontrakten annulleres, hvilket d'Hrr. Købmænd finder ganske i sin Orden og

selvfølgelig. Naar de kan faa det saaledes, hvorfor saa ikke; enhver er sig selv nærmest.

Naar d'Hrr. Redere igen slutter Newfoundlandstragter til Foraaret, advares de imod at slutte med Bowring & Brothers, da det har vist sig i flere Aar og stadig viser sig, at de ikke slipper Skibene, forinden de tvinges dertil. Faa Afskiberens Navn i Newfoundland at vide, forinden der akcepteres. Det er billigere at koste et Telegram ekstra end lade Skibene ligge i flere Maaneder her. Forlang *Bowring & Brothers og Wm. Ashbourne i Twillingate, udelukket paa Certepartiet*. Lyt ikke efter Fogo og Twillingate, Fogo er kun Lokkemad for Twillingate. Bowrings har ingen Forretning i Fogo. At ligge seks Maaneder her med Skibet og saa senere risikere at losse 100 à 200 Qtls. for lidt, som Skibet naturligvis maa betale, det er dog for galt.

Twillingate, d. 8. December 1909.

I. J. Stærke,

Fører af 3/m. Skonnert »Naula« af Marstal.

A. Jensen,

Fører af 3/m. Skonnert »Laura« af Marstal.

Vi har modtaget følgende:

Sammenstød afværget i sidste Øjeblik. Paa Rejse fra Marstal til Wemyss var vi, Onsdag den 17. November 1909, Kl. 7 Aften, tværs af Fornæs. Med Vinden NØ., jævn Brise og klarskyet Luft laa vi ØSØ. an med fem Knobs Fart. En Dampet kommer op fra Læ for nordgaaende med Kurs for om os. Da vi nærmer os hinanden, ser jeg, at Retningen til Damperen ikke trækker sig forefter, hvorfor jeg venter, at den skal vise grøn Lanterne og gaa agten om os; men Nej! Damperen holder Kurs og vil gaa for om os, og vi nærmer os hurtigt hinanden. Jeg holder min Kurs støt. Nu er den tæt under læ Bov, og et Sammenstød synes uundgaaeligt. Da hører jeg Kommando om Bord i Damperen og ser, at der gives Bagbords Ror. Jeg giver straks Styrbords Ror og lader Skibet løbe i Vinden. Vor Jagerbom stryger Damperens Stovant og glider saa hen over Agterskibet. Jeg forsøgte at læse Damperens Navn, hvilket dog ikke lykkedes, da Vandet fra vor Bov sprøjtede hen over dens Agterskib. Var der en Styrmand paa Broen, eller var det hele overladt til Rorsmanden?

Jeg har haft adskillige saadanne Tilfælde, og mange af mine Kolleger kunde vel meddele lignende, og ofte har jeg undret mig over den Hensynsløshed og Dumdristighed, som udvises fra saa mange Dampskibs-Officerers Side ved med krydsende Kurser næsten altid at ville gaa for om Sejlskibene: hvad kan være Aarsagen hertil? Lad saa være at nogle uerfarne Officerer mulig kan gøre det af Overmod eller Kaadhed, som dog er ilde anvendt i saadanne Tilfælde, men der maa dog ogsaa jævnlig være praktiske Officerer paa Broen, hvorfor mau har Grund til at spørge, hvorledes slige Tilfælde kan fremkomme. At vore Nulidsskibe gennemgaaende er gode Sejlere maa jo være velkendt.

Hvor vilde det være en Beroligelse for Sejlskibene, hvis Dampskibene under saadanne Tilfælde med krydsende Kurser altid, naar Forholdene tillod det, viste den rette Lanterne. Ofte maa Damperne dog i sidste Øjeblik forandre Kurs og beskrive en stor Bue for at komme klar af Sejlere. Vilde det da ikke være mere efter Reglerne i Tide at dreje lidt af og gaa agten om? Sammenstød kunde vel endda forekomme, ved at Sejlere i sidste Øjeblik gør en fejl Manøvre. Dog hvem forsøger ikke i sidste Øjeblik, handlende i god Tro, at frelse Liv og Skib. Der skal sandelig ogsaa gode Nerver til for under en saadan Situation at forblive rolig, holde Kursen støt og kækt styre Faren i Møde. Det kan da ej heller fordres, at alle Sejlskibs-Officerer skal have Nerver af Staal.

Selvfølgelig kommer vi i Berøring med flere Nationers Dampere, men vor danske Dampskibsflaade udgør en stor Brøkdel af dem, vi nærmest kommer i Berøring med i vore snævre, danske Farvande, derfor var det ønskeligt, om disse vilde foregaa de andre Nationers Officerer med et godt Eksempel ved at tage mere Hensyn til Sejlere; thi endnu bør vi dog ogsaa have lidt Plads paa Søen.

Marstal, den 10. Januar 1910.

I. C. Boye.

Fører af Jagtgalease »De tvende Brødre« af Marstal.

Sømandshøjskolen i Svendborg. Vi har modtaget Aarsberetning for 1909 for Sømandshøjskolen i Svendborg, der er rejst paa Foranledning af Skibsførerforeningen »Broderkredsen paa Havet«. Af Beretningen fremgaar det, at enhver dansk Sømand, der forpligter sig til at blive mindst én Maaned paa Skolen, kan have Kost, Logis og Undervisning for 30 Kr. pr. Maaned. Undervisningen sker i Vintermaanederne. Sømandshjem er der hele Aaret rundt, og her boede i de forløbne tre Aar henholdsvis 269, 413 og 585 Sømand. Elevantallet i Skolen var den første Vinter 49, den anden 43 og den tredje 54. Bestyrelsens Formand er Kommandør I. A. Vöhlz i Flaaden. Dens Forstander Hr. Vilh. Rasch. Skolen haaber fremdeles paa Støtte fra Venner i og udenfor Sømandsstanden, da den maa forrente en Gæld paa c. 50,000 Kr.

I Følge Danmarks Statistik, udgivet af Statens statistiske Bureau, udgjorde Værdien af de Varemængder, der i Aaret 1908 indførtes til Forbrug fra Udlandet 550,7 Mill. Kr.; Værdien af Udførslen af indenlandske Varer til Udlandet har i samme Aar udgjort 439,5 Mill. Kr. Merindførslen beløber sig altsaa for Aaret 1908 til 111,2 Mill. Kr. Værdien af Danmarks Indførsel til Forbrug gik fra 1907 til 1908 ned med 50,4 Mill. Kr., medens Værdien af Danmarks Udførsel af indenlandske Varer samtidig steg med 22,7 Mill. Kr.; derved formindskedes Merindførselsværdien, der i 1907 var naaet op til 184,3 Mill. Kr., med 73,1 Mill. Kr. og gik altsaa ned til 111,2 Mill. Kr. Til Forrentningen af Danmarks udenlandske Gæld medgaaar der et Beløb, der nu maa anslaaes til 20—25 Mill. Kr. aarlig, idet Gælden ved Udgangen af 1907 Netto androg c. 575 Mill. Kr.

Fortjenesten paa den udenlandske Fragtfart blev for 1908 opgjort til 72,9 Mill. Kr. Brutto, men særlig i dette Aar var Rederiernes Fortjeneste kun ringe og det hjembragte Netto Beløb (for Rederi-Besætning m. fl.) antagelig ikke over Halvdelen af Brutto Beløbet.

Den samlede Varetransport over Landets Grænser i 1908 omfattede 15,8 Milliarder Pd., hvoraf fire Femtedele for Indgaaende og en Femtedel for Udgaaende.

Vægten i 1908 af fremmede Varer, forbrugt her i Landet, udgjorde 10,946 Millioner Pd. (i 1907: 11,502 Millioner Pd.), hvoraf henvend Halvdelen, 5,454 Mill. Pd., falder paa en enkelt Varepost, nemlig Kul og Koks, 2,332 Mill. Pd. paa Kornvarer og Foderstoffer og 1,250 Mill. Pd. paa Trælast; tilsammen for disse tre Varegrupper 9,036 Mill. Pd., saaledes at der altsaa bliver 1,910 Mill. Pd. tilbage til Fordeling paa alle de øvrige Forbrugsvarer.

Den samlede Vægt af Udførslen af indenlandske Varer i 1908 var 1,722 Mill. Pd. (i 1907: 1,616 Mill. Pd.), hvoraf c. 724 Mill. Pd. faldt paa Husdyr og Husdyrprodukter, c. 607 Mill. Pd. paa mineralske Produkter og c. 195 Mill. Pd. paa Korn og Foderstoffer samt Have- og Markvækster; der bliver altsaa 196 Mill. Pd. tilbage til Fordeling paa alle de øvrige indenlandske Udførselsvarer. Navnlig Udførslen af Husdyrprodukter er gaaet frem i Mængde i 1908.

Vægten af den udgaende Transit i 1908 udgjorde 1.520 Mill. Pd. (i 1907: 1.595 Mill. Pd.); deraf var 620 Mill. Pd. Stenkul, mest til Skibsbrug.

Verdens hurtigste Skibe. Da det ikke er ret mange Aar siden, at en Fart af 10—12 Knob ansaas for at være bemærkelsesværdigt for Handelsflaadens Skibe, saa kan det have sin Interesse at erfare, at en Fart af 20 Knob og derover nu ikke mere hører til Sjældenhederne, om den end ikke er ganske almindelig, skriver »Svensk Export«.

Vi meddeler derfor her en Opgørelse over Verdens hurtigste Skibe, d. v. s. saadanne som løber 20 Knobs Fart eller mere.

England ejer 61 saadanne Skibe paa tilsammen 249,173 Tons, De Forenede Stater 10 paa 63,250 Tons, Frankrig 9 paa 46,063 Tons, Belgien 7 paa 9,435 Tons, Tyskland 6 paa 86,538 Tons, Japan 3 paa 30,084 Tons, Holland 3 paa 5,842 Tons og Rusland 2 paa 15,700 Tons. Tilsammen 101 Skibe paa 506,085 Tons. England ejer saaledes med Hensyn til Hurtighedstonnagen ikke mindre end 61 pCt. og med Hensyn til den samlede Skibstonnage c. 50 pCt. af denne. Det er dog ikke almindelige Handelskibe, som her er Tale om, men de Havets Vidundere som opretholder de store oversøiske Post- og Passagertruter.

Dysart. Lavere Vandstand end opgivet. Havnen Dysart i Skotland bør man være forsigtig med at slutte til, meddeler en Skibsfører i »Norg. Søfl.« Det hedder, at der er dybt nok til Skibe med indtil 15 Fods Dybgaende, men dette er kun ved god Springtid og under heldigste Omstændigheder. Vandstanden er nemlig her aldeles uberegnelig i forskelligt Slags Vejr og stemmer ikke med Almanaken. Mit Skib maatte gaa derfra med $\frac{3}{4}$ Ladning, ellers var jeg maaske blevet liggende i en Maaned, og dog var det kun med Nød og næppe jeg slap ud. Efter de Oplysninger, som var indhentet ved Fragtens Slutning, skulde der være Vand nok med fuld Ladning, men det viste sig, at Vandstanden var over $1\frac{1}{2}$ Fod for lav. Mit Skib stak kun 12 Fod 4 Tommer.

En Lods paa Stedet fortalte mig, at en lille Sejler med $12\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende blev siddende fast ved Pieren og blev totalt Vrag. Nogle andre smaa Sejlskibe med henimod 13 Fods Dybgaende var blevet liggende i Havnen i flere Maaneder uden at kunne komme ud, da hver Springtid narrede dem, idet Vandet aldrig naede saa højt op, som det efter Almanaken skulde gøre. De havde stølet paa Almanaken og de forøvrigt indhentede Oplysninger.

Passeret Vrag. Føreren af Dampskibet »Hjelm«, Kaplajn O. V. Sørensen, meddeler, at han d. 14. ds. Formiddag Kl. 3,20, paa Rejse fra Danzig hertil, har passeret et Vrag uden Master af et mindre Sejlskib eller en Pram. Følgende Pejlinger toges til Bestemmelse af Stedet: Falsterbo Fyr i misvisende NV. $\frac{3}{4}$ N. og Fyrskibet ved Trelleborg i misvisende NØ. l. Ø. Vraget laa farligt for Sejlsadsen.

Anerkendelse. Officerer og Mandskab paa Damperen »Katholm«, tilhørende Dampskibsselskabet Coda n. har ved deres Ankomst hertil faaet overrakt et større Gratiale fra samtlige Skibsassurandører som Belønning for deres snarraadige Arbejde med at frelse Skib og Ladning, da Skibet under Novemberstormene i Nordsøen havde faaet betydelig Slagside.

Kollision. London, 15. Januar. (R. B.) Til Lloyds telegraferes fra Portland: Den danske Damper »St. Jan«, der var for indgaende i Portlands Havn for at tage Post om Bord, har ved Havneindløbet paasejlet Lodskutteren »Spirit« af Weymouth. En Mand af Kutterens Besætning druknede. »St. Jan« er paa Rejse til St. Thomas.

Limfjords-Pontonbroen paasejlet. Nørresundby, 15. Januar. (R. B.) Dampskibet »Fredensborg« af Kjøbenhavn har paasejlet Pontonbroen og sprængt to Pontoner løse. Overfarten besørgeres derfor nu midlertidig af Aalborg Havnevæsens Damper »Frem«.

Rønne, 15. Januar. (R. B.) »Dansk Sejlskibsfører-Forenings Afdeling for mindre Skibe« har i Dag afholdt Generalforsamling i Rønne, hvortil var mødt Repræsentanter for de forskellige Kredse. Der drøftedes flere Spørgsmaal Sejlskibsfarten vedrørende og vedtoges bl. a. følgende Resolution: »Idet Generalforsamlingen beklager, at Lastelinie-loven og Tilsynsloven blev ført saa hurtigt igennem Rigsdagen, af Sejlskibsorganisationerne ikke fik Lejlighed til at indvirke paa deres Affattelse, formener man det nødvendigt, at der af Staten ydes saadanne Skibe, som paa Grund af Tilsynsloven nægtes at gaa til Søs, billige Laan til at bringe Skibene i den Stand, som Tilsynet fordrer.«

Til Mødested for næste Aars Generalforsamling væltes Odense.

De nautiske Foreninger. Svendborg, 15. Januar. (R. B.) Efter Indbydelse af Den almindelige danske Skibsfører-Forening af 1874 har der i Svendborg været afholdt et Møde, hvortil var indbudt nautisk interesserede fra hele Landet. Det vedtoges at søge danne en Fællesstyrelse for samtlige Landets nautiske Foreninger og at opfordre disse til at vælge Delegerede til et nyt Møde.

Som bebudet i sidste Nummer af Bladet har *Dansk Søfartstidende* som Særtryk udsendt Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 og de Bestemmelser, der slutter sig til denne, samt Fortegnelse over de fra Nytaar i Henhold til Loven udnævnte Synsmænd og Stedfortrædere. Det hele er samlet i et indbundet Hefte af bekvemt Format, der egner sig til Opbevaring.

Prisen paa Bogen, hvis Sidetal nærmer sig stærkt til et halvt Hundrede, er sat til 35 Øre; dog vil ethvert Medlem af Dansk Sejlskibsfører-Forening ved Henvendelse til vort Kontor kunne erholde et Eksemplar af Bogen til en Pris af 20 Øre.

Ved enhver skriftlig Bestilling maa Beløbet (i Frimærker) samt Svarporto vedlægges. Vi henviser iøvrigt til omstaaende Bekendtgørelse.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret daarlige og med Undtagelse af nogle Islaster fra Østnorge, optaget af lokal beliggende Skibe til lave Rater, gøres der kun meget faa Forretninger i denne Fart.

Forudbefragninger fra Bottenhavet ligger fremdeles mal, og for de faa Ladninger, der udbydes, er Raterne i de fleste Tilfælde saa lave, at Rederne ikke kan reflektere derpaa.

Returfragter Vest fra og Mellemrigslaster holder sig uforandrede, saa at der ikke er nogen følelig Mangel paa Laster i den Fart.

Fra de mindre Skibe er Fragtmarkedet fremdeles meget stille; Foraarsfragter fra Tyskland er det endnu kun sparsomt med. Danzig skal pr. Marts have sluttet for Rug 6 M.; Königsberg noterer 15 M. Rugbasis pr. f. o. w. Heller ikke prompte Kornlaster er der mange af; Wismar noterer enkelte Rugladninger til 5 M., og Lübeck nogle Oljekageladninger til danske Havne $4\frac{1}{4}$ à $4\frac{1}{2}$ M., ligesom de fleste slesvigske Havne gennemgaaende placere de Skibe, som kommer dertil med Ladning. Sverig er meget stille; fra Halmstad kan kun slutes fra Kysten til Sommerrater, hvorfor Skibene gaar ledig derfra; ogsaa de sydlige Pladser er for Tiden ret stille. Danmark er ligeledes meget mal, og der slutes kun ubetydeligt. Kjøbenhavn sluttete for Majs til Fakse 10 Øre. Stege 13 Øre, Præstø 12 Øre, men er iøvrigt stadig meget livløst.

Generalforsamlinger.

Thurs Sømandsforening

afholdt d. 6. ds. aarlig Generalforsamling.

Formanden Hr. Chr. I. Nielsen bød Forsamlingen velkommen, og Kassereren Hr. J. Ph. Jørgensen forelagde det reviderede Regnskab, hvoraf det fremgik, at Foreningen i Aarets Løb til 21 Enker havde uddelt Kr. 1,652.00; forskellige andre Udgifter beløb sig til Kr. 124.00 eller ialt Kr. 1,776.00. Indtægterne beløb sig til Kr. 20,756.82, heraf var Kr. 18,573.10 overgaaet fra forrige Aar. Kr. 1,400.50 var indkommet i Kontingent og Bidrag og Kr. 783.22 i Renter. Foreningen ejede saaledes ved Aarets Udgang Kr. 18,980.82. Regnskabet godkendtes.

Det efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlem genvalgtes og ligeledes genvalgtes Revisorerne d'Hrr. Sejlmager I. L. Jørgensen og Skibsreder I. L. Rasmussen.

Afdøde Skibsreder P. Bom havde skænket Foreningen en Gave paa 1,000 Kr., der modtoges med Tak.

Thurs Forsikringsforening for Søfolk

afholdt den 10. ds. sin aarlige, ordinære Generalforsamling. Regnskabsføreren, Lærer Michelsen, bød Forsamlingen velkommen og beklagede, at Aaret 1909 havde været uheldigt for Foreningen.

Derefter holdt Formanden, Mægler H. A. Hansen, en Mindetale over de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, deriblandt Foreningens Æresmedlem, Skibsreder P. Bom, hvilket Forsamlingen paahørte staaende.

Forretningsføreren oplæste dernæst det reviderede Regnskab. Der var tegnet Forsikring for 198 Policeer, hvilket er det største Antal, siden Foreningen for 25 Aar siden blev stiftet. Forsikringssummen andrager Kr. 94,500.

I Erstatning for Tab og Beskadigelse af Tøj og Effekter er i Aarets Løb udbetalt ialt Kr. 2,982.03. Siden Foreningens Stiftelse er ialt udbetalt i Erstatning Kr. 33,435.76. Foreningens Fond er paa Kr. 10,079.61, mod Kr. 11,850.39 i Fjor ved samme Tid.

Regnskabet godkendtes. Forsikringssummen for 1910 bliver 11/2 pCt.

Skibsreder A. M. Andersen, der efter Tur skulde afgaa som Bestyrelsesmedlem, genvalgtes for de følgende 5 Aar.

Tøjassuranceforeningen »Neptun«

i Marstal afholdt d. 8. ds. Generalforsamling. Kassereren, Købmand A. N. Rasmussen aflagde Regnskab. Heraf fremgik det, at Foreningens Indtægter i det forløbne Aar beløb sig til Kr. 8,860.70. I Havarierstatning var udbetalt Kr. 1,865.00. De samlede Udgifter androg c. Kr. 8,343. Foreningen tæller 507 Interessenter, og dens Formue udgør Kr. 16,372.

Bestyrelsen og Revisorerne genvalgtes. Dividenden fastsattes til 3 pCt.

Havarier og Forlis.

Sunniva, Dpsk. af Haugesund, indkom d. 13. ds. til Fredericia ledsaget af Svitzers »Frederikshavn«. »Sunniva« har paa sin Rejse fra Hull til Fredericia med en Ladning Kul været paa Grund ved Samsø og har derved faaet en Del Skade i Bunden.

»Frederikshavn« fik ved at svaje i Fredericia Havn en Trosse i Skruen.

Vera, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Grimsby med det belgiske Dpsk. »Zelandia« paa Slæb; dette Skib havde »Vera« truffet i Nordsøen med ødelagt Ror.

Ushedom, tysk Kutter, grundstødt ved Allinge, er kommen flot og ind til Allinge. Skibet har ingen Skade taget.

St. Jan, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfor Portland paasejlet Lødskutteren »Spirit« af Weymouth, en Mand af »Spirit«s Besætning druknede.

Thorvaldsen, Dpsk. af Korsør, har indslæbt Dpsk. »Norma« af Grangemouth til Leith. »Norma« blev truffet i Nordsøen stærkt havareret, og »Thorvaldsen« har slæbt den ca. 250 Sømil.

Fredensborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 15. ds. ved Gennemsejling af Pontonbroen i Aalborg tøret mod den og ført en af Pontonerne et langt Stykke ud i Fjorden samt trukket et Par andre Pontoner ud af deres Leje, saa at Færdselen over Fjorden foreløbig maa besørge af Havnedamperen »Frem«. »Fredensborg« var paa Slæb af Damperen »Frem«, og der var stærk Østenstrøm, saa at »Fredensborg«, der var i Ballast, havde Vanskelighed ved at styre.

Venners Minde, Skonnert af Kalundborg, er d. 14. ds. paa Rejsen fra Göteborg til Aalborg sprunget læk i Søen og maatte sættes paa Land ved Læsø. Besætningen er gaet i Land i Skibets egen Baad.

Fra Sø og Land.

Druknet. Svendborg, 13. Januar. (R. B.) Skonnert »Louise« af Holbæk, der i Gaar indkom i Svendborg Havn, paa Rejse fra Stolpemünde, rapporterer, at Skibets Jungmand er faldet over Bord udfor Bornholm og druknet. Den Forlykkede hedder H. P. Pedersen, og var hjemmehørende i Vallensved.

Dansk Sømand omkommen. Hjørring, 15. Januar. (R. B.) Udenrigsministeriet har fra Konsulatet i Hull modtaget Meddelelse om, at Sømand Arnold Knudsen Thomsen fra Læsø, er omkommet i Vesterhavet den 29. December. Den forlykkede var forhyret med Skonnerten »Bernadotte« af Stavanger.

Fartøjer af armeret Beton. »Hansa« omtaler nærmere det af os i dette Blads Nr. 89 nævnte Fartøj af Jernbeton, som nylig er bygget i Frankfurt a. M. Fartøjet er bestemt til Transport af Sand og Kies paa Floderne Rhinen og Main. Dets Længde er 42 Meter og Bredden 6,30 Meter. Det faar tre Tværskodder og to Kahytter. Fartøjets Bygning har taget 8 Uger. Dets Ydersider bliver glat poleret, hvorved opnaas at det vil kunne bevæges lettere og hurtigere gennem Vandet end lignende Fartøjer af andet Materiale.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleen sattes d. 15. Januar en ny Last- og Passagerdamper, Værftets Bygge Nr. 272, i Vandet.

Skibet, der bygges for Regning Det russisk-østasiatiske Dampskibs-Selskab i St. Petersburg faar en Bæreevne af c. 3,000 Tons; det gik smukt paa Vandet og fik Navnet »Jakut«.

Et Søsterskib til »Jakut« vil om kort Tid kunne løbe af Stabelen fra Værftet.

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

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik
i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. La Rochelle 14./1. til Havre. — Alexandra, Nielsen,
ank. Antwerpen 13./1. — Algarve, Borries, ank. Marseille 13./1.
— Anglo Dane, Wieneke, ank. Kristianssand 11./1. — A. N.
Hansen, Kruse, ank. hertil 14./1. — Antwerpen, Madsen,
ank. Bourgas 13./1. — Arkansas, Peronard, afg. Boston 11./1.
hertil. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 11./1. hertil. — Au-
roro, Fischer, afg. herfra 14./1. til Riga. — Baron Stjerne-
blad, Therikildsen, afg. herfra 14./1. til Riga. — Beira, Lunge,
ank. Lissabon 16./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristians-
sand 16./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank.
Livorno 16./1. — Christian IX, Holm, afg. herfra 15./1. til
Königsberg. — Dagmar, Bøgvad, ank. Methil 14./1. — Douro,
Søberg, afg. herfra 12./1. til Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank.
Stettin 17./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. —
Frederik, Andresen, pass. Brunsbüttel 14./1. for London. — Ga-
ronne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil
16./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./1. — Hengest,
Munck, ank. Riga 13./1. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 14./1.
— J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Swansea 12./1. — Jo-
lantha, Simonsen, afg. Bergen 15./1. hertil via Haugesund
og Stavanger. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./1. — Ken-
tucky, Andresen, afg. Newcastle 10./1. til Boston. — Kiew, Jør-
gensen, pass. Brunsbüttel 16./1. til Bordeaux. — Kursk, Kann,
afg. Pillau 16./1. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau
15./1. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 10./1. — Louise,
Mikkelsen, afg. Reval 15./1. til Riga. — Louisiana, Ørsted, afg.
Kristiania 13./1. til New York. — L. P. Holmblad, Jon Jonsen,
pass. Gravelines 16./1. for Dunkerque. — Moskov, Müller, ank.
Messina 16./1. Nicolai II, Clausen Kaas, afg. herfra 12./1. til
New York. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Riga 13./1. til
Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./1. — Omsk,
Harder, afg. Libau 15./1. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. her-
til 14./1. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Dunnethead 31./12.
for New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 13./1. — Pregel,
Gjerløff, afg. Antwerpen 16./1. hertil. — Saga, Wiherg, ank. An-
werpen 12./1. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 16./1. — Seine,
Damp, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 11./1.
— Thyra, Jørgensen, ank. Bergen 15./1. — Tiber, Bech, ank.
hertil 8./1. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17./1. — United States,
Wulff, oplagt. — Viking, Meyer, ank. Stettin 16./1. —
Vendsyssel, Larsen, ank. Stettin 17./1. — Dokka, afg. her-
fra 15./1. til Manchester. — Freya, ank. Stettin 14./1. — Vadsø,
ank. Manchester 15./1.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff,
Brandt, ank. Riga 29./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Ghent
13./1. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 12./1.
— Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Riga 27./12. — Russ,
Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Car-
stensen, ank. London 15./1. — Excellence Pleske, Rasmus-
sen, ank. Novorossisk 3./1. — Michail Ontchoukoff, Har-
boe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pal-
lisen, Christensen, afg. Jaffa 8./1. til London. — Wladimir
Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 1./1. — Helmer Mørch, Thor-
sø, fg. Novorossisk 6./1. til Sverig. — Newa, Dahl, afg. Braile
5./1. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Dordrecht 12./1. til
Torre Annunziata. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 15./1.
for Southampton. — Nordsøen, Skou, afg. Libau 12./1. til Car-
diff. — Nexos, Basse, ank. Waterford 14./1. — Ellen, Hansen,
afg. Burryport 14./1. til Riga. — Fylla, Christensen, afg. Libau
14./1. til Cardiff. — Gerda, Iversen, ank. Tuborg 13./1. — Hebe,
Gregersen, ank. Granton 13./1. — Inger, Sørensen, afg. Llanelly
15./1. til Kjøbenhavn. — Johanne, Thøgersen, pass. Haugesund
12./1. for Belfast. — Karla, K. M. Nielsen, afg. La Rochelle 14./1. til
Casablanca. — Laura, Pedersen, ank. Methil 14./1. — Cito,
Jepsen, pass. Helsingør 15./1. for Belfast. — Bodil, Uldall, ank.
Swansea 14./1. — Dagmar, Mikkelsen, pass. Gibraltar 14./1. for
Bremen. — Nerma, Schiff, pass. Helsingør 13./1. for Belfast. —
Alfa, Lauritsen, ank. Antwerpen 13./1.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Bordeaux 5./1. — Nelly, Clau-
sen, afg. Rotterdam 15./1. til Middelbro. — Fanny, Eriksen,
ligger i Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, afg. Libau 14./1. til Dun-
kerque. — Alexy, Lorentzen, afg. Methil 14./1. til Königsberg.
— Dagny, Sørensen, ank. Bristol 8./1. — Mary, Bang, afg.
Caen 15./1. til Grimsby.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 10./1. — London,
Bom, ank. Antwerpen 8./1. — Paris, Tholander, afg. Boness 13./1.
til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Rouen 13./1. til Newport.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 13./1. — Wien, Boeck
Hansen, ank. Rouen 9./1. — Roma, v. Thun, ank. Windau 13./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 3./1. — Rus-
sia, Poulsen, ank. Wearmouth 2./1. — Carl Hecksher, Starck,
ank. Genua 10./1. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 1./1. —
Normannia, Erichsen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund,

afg. Leith 4./1. — Canadia, Jespersen, ank. Marseille 10./1. —
Livonia, Lindberg, afg. Carloforte 6./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Vejle 14./1. — Patria,
Dam-Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank.
South Shields 4./1. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bordeaux 14./1. — Gallia,
Nielsen, afg. Genua 7./1. — Caledonia, Storm Hansen, ank.
Riga 14./1. — Sarmatia, Petersen, ank. Savona 5./1. — Ko-
tonia, Friis-Rasmussen, ank. Genua 7./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Königsberg 8./1. — Gra-
naria, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 13./1. — Carbonia, Ma-
thiasen, ank. Riga 14./1. — Estoria, Winekler, afg. Oran 10./1.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Karrebaksmunde 11./1. — Se-
landia, Troensegaard, ank. Burntisland 13./1. — Secalia, Jen-
sen, ank. Wilmington 12./1. — Frumentia, Andersen, afg. Ham-
burg 31./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 14./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 9./1.

Østasiatisk Kompagni. Cathay, Kruuse, ank. Göteborg 12./1.
— Indien, Gabe, pass. Singapore 12./1. for Hongkong. — Siam,
Cortsen, afg. Yokohama 14./1. til Kobe. — Tranquebar, van
Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Pangan, Knudsen, ank. Middles-
boro 15./1. — Samui, Licht, afg. Suez 5./1. til Colombo. — Ban-
don, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — Chumpon, Hansen-
Raun, afg. Bangkok 11./1. til Suez. — St. Croix, Jensen, ank.
Singapore 14./1. — Cambodia, Christensen, afg. Göteborg 14./1.
— Bintang, Juel-Hansen, ank. East London 12./1.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg.
Demerara 11./1. — St. Jan, Ingemann, afg. London 13./1. til St.
Thomas.

Torm. Sara, Jensen, afg. Burntisland 15./1. — Helene,
Sørensen, ank. Reval 14./1. — Agnete, Sønnichsen, afg. Randers
15./1. — Hermia, Hansen, afg. Hull 16./1. — Alice, Schultz,
afg. Rotterdam 15./1.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kjøbenhavn 10./1.
— Ekliptika, Hemmingsen, ank. Dunkerque 14./1.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Kjøbenhavn 8./1. —
Kronprins Frederik, Andresen, ank. Boness 14./1. — Eng-
land, Andersen, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Holland, Poulsen,
ank. London 12./1.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Windau 12./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Swansea 15./1. — Freja, Niel-
sen, ank. Riga 13./1. — Vera, Thing, ank. Grimsby 13./1.

Thore. Ingolf, Schiødtz, afg. Kjøbenhavn 16./1. til Færøerne
og Island.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Riga 9./1. — Skinfaxe,
Vilandt, ank. Riga 15./1. — Rimfaxe, Faber, ank. Randers 14./1.
— Schach Steenberg, Theilland, afg. Kristiania 12./1. til
Grangemouth.

Heimdal. Annine, Leth, ank. Rouen 16./1. — Helga, Vaa-
ben-Hansen, afg. Tenos 12./1. — Martha, Christensen, afg. Tyne
Dock 14./1. — Elna, Rathje, afg. Arzew 8./1. — Therese,
Pedersen, afg. Granton 15./1. — Simone, Møller, afg. San Juan
13./1. — Jeanne, Løffler, ank. Tunis 16./1. — Daisy, Lagesen,
ank. Genua 12./1. — Vera, Risø, afg. Bona 5./1.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Windau 15./1.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg.
Frederikshavn 15./1. — Peter Willemoes, Jensen, pass. Kjø-
benhavn 15./1. syd. — G. Koch, Jørgensen, ank. Hango 16./11.
— Hans Tavsén, Klaaborg, ank. London 14./1. — H. C. An-
dersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 15./1. — Chr. Chri-
stensen, Rasmussen, ank. Grangemouth 16./1. — N. F. Høff-
ding, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 16./11. — N. G. Petersen,
Bloch, ank. Windau 11./1. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Kjø-
benhavn 15./1. — Alfred Hage, Møller, afg. Kjøbenhavn 13./1.
— Ajax, Brorsen, ank. London 14./11.

Sejlskibe.

Fans. — Nordby, Mærdor, Mørch, ank. Rio Grande 9./1. —
Copley, Pedersen, ank. Liverpool 10./1.

Æro. I. A. Kromann pass. Lizard 8./1. vestg. — Heim-
dal, er den 31./12. prajet paa 34° n. Br., 16° v. Lgd. — Freden,
Christensen, ank. Saffi 7./1. — Venus, Jensen, ank. Mogadore
12./1. — Irene, pass. Prawl Point 10./1. østg. — Rotha, Ohl-
sen, ank. Rio Grande do Sul 13./1. — Bonavista, Christensen,
ank. Maracaibo 14./1. — Vigilant, Jacobsen, ank. Oporto 14./1.
— Johanne, Østmann, pass. Volmer 11./1. østg.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 18. Januar 1910. — Fragtmarkedet. — Gene-
ralforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybyg-
ninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 887.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck. Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

F. Hansen & Co.

Licensed

**Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt**

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Cadenius & Grahn,

Skibsmægler og Speditører.

Etabl. 1891.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

Hecksher & Søn,

Skibsmægler.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn. St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Axel Holmström,

Helsingfors (Finland)

Skibsmægler

Telegr.-Adr.: „Holmstrømer,

Prima Referencer.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmægler

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

„ Husk „

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„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. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Ved Aarsskiftet.

Det skal ikke nægtes, at der for et Aars Tid tilbage fra forskellig Side blev knyttet ret sangvinske Forhaabninger til Aaret 1909 med Hensyn til Fragterne, men desværre maa vi straks sige, at disse Forhaabninger langtfra gik i Opfyldelse, thi selv om 1909 i det hele og store maa betragtes som lidt bedre end dets Forgænger, saa har det dog gennemgaaende været overordentligt magert og larveligt for Skibsfarten. Det bliver sikkert ogsaa kun meget faa Tramprederier, som vil blive i Stand til at give Udbytte til Aktionærerne, ja, mange af dem har maaske ikke en Gang tjent til Renter af Gælden og til Amortisation. Rundt omkring, ogsaa herhjemme, har forøvrigt mange Dampere skiftet Redere eller er bleven solgt af Prioritetshaverne til særdeles lave Priser, altsammen paa Grund af den lange Periode af »daarlige Tider«, som har hvilet over Skibsfarten, og det tør nok siges i al Almindelighed, at Rederiforetagender Verden over nu er paa noget fastere Hænder end for faa Aar siden, selv om der endnu er mange Selskaber, som kæmper haardt for at holde sig oven Vand, og som ser hen til indeværende Aar for at komme ind i solide Forhold. Det er nemlig den almindelige Anskuelse, at 1910 vil bringe højere Fragter, i hvilken Retning adskillige dygtige og ansete udenlandske Fagfolk har udtalt sig, og vi kan kun haabe og ønske, at disse Forventninger om bedre Tider maa ske Fyldest. Imidlertid skal vi kaste Blikket lidt tilbage paa det Aar, der svandt, og genkalde i Erindringen nogle af de vigtige Ting, som forefaldt. Ved Aarets Begyndelse var Stemningen overalt meget trykket, og en Mængde Dampere blev lagt op, men dette hjalp ikke. Herhjemme laa der mindst et halvt Hundrede Dampere stille, og i vore Nabolande var Forholdet omtrent noget lignende; og vi drister os næsten til at sige, at i de fleste Tilfælde har de Dampere, som laa oplagt, ikke gjort det daarlige, selv om Oplægning altid koster en Del, thi i Østersøen var der kun yderst lidt at sejle med og hovedsagelig Trælaster til usle Rater og med elendige Ekspeditioner. I Middelhavet maatte Damperne ofte returnere til England i Ballast, og i Langfarten satte de fleste Dampere ligeledes kun Penge overstyr. Hen i Marts Maaned begyndte der at blive mere Liv i Kulfragterne til Østersøen, hovedsagelig paa Grund af den tiltagende Kulde, men ogsaa tildels fordi det truede stærkt med en Strejke i Wales, dog blev denne heldigvis afværget, og det varede ikke længe inden Kulfragterne sank til det tidligere lave Niveau. Imidlertid fristede de fleste af de Dampere, som for tidligt var kommet ud at sejle igen, en ret kummerlig Tilværelse indtil Østersøen aabnede.*) Atter i Juni og Juli Maaned saa det stærkt ud til, at der skulde blive Strejker baade i Wales og i Skotland, men ogsaa denne Gang afværgetes de, hvorimod Generalstrejken i Sverig, som udbrød i August, lagde Erhvervslivet de alvorligste Hindringer i Vejen, og det gik navnlig ud over Skibsfarten, thi en meget væsentlig Del af Eksporten standsedes, og mange Dampere fik deres Certepartier annulleret, andre fik yderst daarlige Ekspeditioner. Desuden kastedes en ikke ringe Mængde Tonnage ind paa det russiske Marked, som herved svækkedes noget netop paa et Tidspunkt, da der var Chancer for, at det ellers kunde have bedret sig. Ellers har Rouen været hjemsogt af Strejke, men Ophold som Følge af Overfyldning har der været i mange Havne, f. Eks. Odessa, Nikolajeff, Genua, Riga, Kronstadt, en Del Kulpladser etc., og kun i de færreste Tilfælde er det lykkedes at faa Liggedagspenge. Forsøg fra Befragternes Side paa at indføre for Skibene ufordelagtige Be-

tingelser og Klausuler i Certepartierne har floreret i højere Grad end nogensinde, og endskønt Rederne ihærdigt kæmpede derimod, har de alligevel oftest maattet trække det korteste Straa, men saasart bedre Tider er inde, og Rederne kan diktere deres Betingelser, bør de ikke glemme Købmændene og Spekulanterne. Disse sidstnævnte er uden Tvivl Skibsfartens værste Fjender, og de har opereret livligt i 1909, men mange af dem har brændt sig slem, og forhaabentlig bliver de mere forsigtige i Aar. Pengeforholdene har ikke været gunstige, og navnlig i Aarets sidste Maaneder har den høje Diskonto været en trykkende Byrde for mange Selskaber, eftersom de maatte forrente deres Kassekredit med indtil 6½ pCt., ja maaske endnu mere. Der har heldigvis ikke været bygget meget i det forløbne Aar, og Trampdampernes Antal er for Danmarks Vedkommende kun bleven forøget med ganske enkelte. Den ny Lastelinie, som traadte i Kraft den 1. Januar i Aar, vil mærkes af de fleste Dampere, og adderes den samlede mindre Dødvægtkapacitet for hele Landets Tonnage op, vil det vise sig, at den er reduceret ganske betydeligt. Hvor meget det bliver i tørre Tal er endnu vanskeligt at sige, da der endnu ikke foreligger tilstrækkelig Erfaring derfor, men muligvis kan vi opgive det tilnærmelsesvis næste Aar. En Mængde Dampere vil kunne mærke det meget føleligt paa deres Dækslaster, som hidtil var saa at sige ubegrænset, og alene af disse her nævnte Grunde bør og maa vi se højere Fragter senere hen paa Aaret. Vi vil nu kortelig betragte de enkelte af de vigtige Markeder.

Det østlige Marked begyndte Aaret meget middelmaadigt uden særligt Begær, undtagen fra Rispladserne, som i Januar/Marts fragtede en Række Baade til Rater varierende mellem 18/ og 20/6 fra Birma til Holland, 18/6 og 21/ O. C. I Sommermaanederne fragtedes lidt til 19/ à 20/ O. C., i November steg Raten til 23/, og ved Aarets Slutning betaltes 24/ à 24/6, altsaa 6/ mere end i Januar. Fra Saigon svingede Raterne i samme Forhold, og der betaltes mellem 21/6 og 26/ Basis to Lossehavne i Frankrig. For Jute fra Kalkutta betaltes mellem 17/6 og 23/6 til Dundee eller anden udsøgt Havn. Fra Bombay svingede Raterne mellem 12/3 og 16/ efter almindelig Skala, 14/6 og 19/6 Dødvægt til udsøgt Havn, Basis én Lossehavn, 6 d. mere to Lossepladser. Fra Kurrachee bevægede Raterne sig mellem 13/ og 16/6 paa Netto Betingelser. Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille fragtedes til lavest 20/, højst 24/. For Sukker fra Java blev der ikke sluttet særlig meget, og der betaltes mellem 24/9 (i August) og 26/3 (i Maj) til U. S. eller Evropa. En udmærket Støtte for mange Dampere i det fjærne Østen blev den ny Eksportartikel, Soya Bønner, fra Dalny og Vladivostok. Af denne Vare er der fragtet mindst en kvart Million Tons, og der betaltes i Februar 22/6 à 23/ fra Dalny til U. K. eller Kontinentet. Fra Maj til Oktober 23/6 à 26/ og i Aarets sidste Par Maaneder indtil 29/, i næsten alle Tilfælde med Option af Vladivostok til 1/ højere Fragt. Australien tog ogsaa en Del Baade, og der betaltes mellem 24/ og 27/6 for Hvede til Evropa. Kulfragterne ud fra Cardiff har kun været underkastet smaa Svingninger. Til Colombo var de mest lige omkring 8/, men der sluttedes ogsaa enkelte Baade til 8/6 (Januar). Laveste Rate var 7/6 og 7/7½ (Marts og Maj), medens deri August/September betaltes 8/3 à 8/4½. Til Bombay var Fragten 7/9 à 8/. Sammenligner man Raterne hjem fra Østen i 1909 og 1908, vil man hurtigt se, at de var betydelig højere i 1909, og indeværende Aar lægger ud med et endog særdeles fast Marked.

Sortehavet og omliggende Markeder har gennemgaaende ligget meget utilfredsstillende, idet Fragterne holdt sig lave næsten hele Aaret. Kun i Juli, August og Sep-

*) De sidste af de oplagte Dampere sattes dog først i Fart i Maj Maaned, da Hvidehavet blev tilgængeligt.

lember er Raterne nogenlunde anstændige, men langtfra gode, og fra Oktober varer Sløjheden ved hele Efteraaret, indtil den endelig i December afløses af en velkommen Fasthed, idet Korntilførslerne bliver rigeligere, og Østen konkurrerer om de store Baade, som bliver disponible i det østlige Middelhav. For større Baade betaltes fra Odessa eller Nikolajeff ved Aarets Begyndelse kun 5/9 til udsøgt Havn, i Februar naas 7/ à 7/3, men Raterne falder hurtigt igen og svinger indtil c. medio Juli mellem 5/9 à 6/6 (til Tider accepteredes endog helt ned til 3/ for Kompletteringer), for derefter ret hurtigt at gaa op til 8/9, som er Aarets højeste Fragt paa forannævnte Basis. I November betaltes igen kun 6/6 à 6/9, men gradvis kom Raten op til 8/3 og 8/6 i December, hvormed Aaret sluttede fast. Fra andre Pladser har Fragterne svinget i lignende Forhold, og der betaltes bl. a. paa N. C. Betingelser fra Odessa eller Nikolajeff mellem 6/ (Januar) og 10/ (August). I Slutningen af December var Raten omkring 9/3. Sulina betalte lavest 5/6 og højest 8/ L. H. A. R. 6/6 og 8/3 N. C. For Oljekager fra Novorossisk til Danmark betaltes mellem 9/6 og 12/6 Basis én Lossehavn. Fra Azow fragtedes fra Marts til Oktober (begge inkl.), og Kornraten var lavest 6/9 »any« (ult. Juni) højest 10/ (i Oktober), Option Hamburg 6 d. ekstra. Navnlig i Efteraarsmaanederne var Eksporten fra Azow meget livlig. Donauen derimod har kun vist forholdsvis ringe Aktivitet, og Raterne svingede mellem 7/ og 9/6 »any«, 6 d. ekstra Hamburg. For Erts fra Poti betaltes lavest 7/9 til Antwerpen, højest 9/6, og Saltfragterne fra Eupatoria til russisk Østersøhavn bevægede sig mellem 9/3 og 10/3 eller omtrent det samme som Aaret forud. Ret naturligt rettede Kulfragterne fra England til Middelhavet etc. sig efter Sortehavets Svingninger, og der betaltes højest i Marts og Maj, lavest i August, men i Løbet af Efteraaret rettede Fragterne sig atter godt i Vejret. I det efterfølgende giver vi Raterne for Marts-Maj, August samt November-December. Fra Cardiff betaltes til Algier Frs. 8 à 8 1/4, 6 1/2 og 6 3/4, til Marseille 8 1/2, à 9, 6 1/2 og 7 1/2, til Genua eller Savona 7/6 à 7/9, 4/10 1/2 og 6/10 1/2, til Neapel 6/9, 4/9 og 6/6, til Venedig 8/, 6/9 og 7/3 à 7/6, til Konstantinopel 6/4 1/2 à 6/6, 4/6 og 5/6, til Aleksandria 7/1 1/2, 4/6 og 6/9, til Port Said 7/, 4/6 og 6/6 à 6/7 1/2. Fra Tynen eller Blyth betaltes i Aarets Løb mellem 6/6 og 7/3 til Barcelona, 5/ og 7/ Marseille, 4/9 og 7/6 Genua eller Savona, 4/9 og 6/7 1/2 Piræus, 4/10 1/2 og 7/ Aleksandria, 6/7 1/2 og 8/ Venedig.

Middelhavet viste mere Liv i 1909 end Aaret forud, men Fragterne var gennemgaaende omtrent ligesaa slette, idet Udbudet af Tonnage langt den overvejende Del af Aaret oversteg Begæret i betydelig Grad, navnlig i Februar, Marts og April. Til Tider var der ligefrem ingen Fragter at faa, og Masser af Dampere gik ballastet ud af Middelhavet, hovedsagelig op til Wales, hvilket navnlig for store Dampere lønnede sig bedre end at acceptere de latterlig lave Rater og elendige Betingelser, som Befragterne mangfoldige Gange var dristige nok til at byde. De høje Kommissioner og de dyre Laste- og Lossepriser, som for det meste forlanges, og hvorpaa Befragterne har en betydelig Fortjeneste paa Skibenes Bekostning, burde Rederne af al Magt søge at faa reduceret, saasnart bedre Tider er inde. Raterne fra Middelhavet var lavest i Foraarsmaanederne, højest i Efteraaret. For Erts betaltes der saaledes mellem 4/ og 5/9 Algier/Middlesbro eller Rotterdam, 4/3 og 5/6 Jarrow, 4/7 1/2 og 5/9 Almeria/Glasgow, 4/3 og 6/ Middlesbro. 5/9 og 8/3 Ergasteria/Antwerpen, 6/6 og 8/ Maryport, 4/7 1/2 og 7/9 Huelva/Antwerpen, 7/9 og 9/6 Savannah eller Charleston, 7/10 1/2 og 10/6 Nordlig U. S. Havn, alt med fri Despatch. Paa Basis af »full terms« sluttedes til lavest Frs. 14 1/2 og højest 17 fra Cagliari og Carloforte til Bordeaux, 12 1/2 og 16 1/2 Antwerpen, 6/3 og 7/6 Carthagera/Rotterdam, 7/6 og 9/3 Filadelfia eller Baltimore, 7/ og 8/10 1/2 La Goulette/Rotterdam, Middlesbro eller West Hartlepool. Fos-

fatfragterne har ikke frembudt det ringeste af Interesse. For Esparto betaltes 10/ à 11/6 fra 2—3 Pladser paa Tripolis og/eller Tunis Kysten til Glasgow. Raterne for Bomuldsfrø fra Aleksandria svingede mellem 4/6 og 8/9 til London, 5/ og 8/ til Hull, 6/9 og 10/ til U. K. (for Ordre), medens Smyrna betalte mellem 6/6 (Maj) og 9/6 (Oktober) Dødvægt til London, Hull eller Leith. Ertsfragterne fra Bilbao har været lidt bedre i 1909 end Aaret forud, og der betaltes mellem 3/1 1/2 og 4/ til Cardiff, 3,4 1/2 og 4/6 Newport, 3/6 og 4/3 Tynen, 3/7 1/2 og 4/10 1/2 Middlesbro, 3/9 og 5/ Rotterdam, 4/9 og 6/ Dunkerque. Kulfragterne nedefter var gennemgaaende tarvelige. Fra Tynen betaltes 4/ (Oktober) à 5/1 1/2 (Juni) til Bilbao, 3/6 (August) à 4/6 (Juni) Bordeaux, 3/10 1/2 à 4/3 Rochefort, 5/7 1/2 (August) à 6/7 1/2 (Februar) Oporto, 4/3 (Januar) à 5/6 (Juli) Lissabon.

Nordamerika laa temmelig stille hele Aaret igennem. Ikke en eneste Gang viste der sig en Opblussen af Tonnagebegær eller nogen Spurt i Fragterne, og Svingningerne har derfor været meget smaa. Til Tider trykkede Ballast-Tonnage fra Sydamerika Raterne fra Golfen, og de urolige Forhold indenfor Bomuldsindustrien bragte en betydelig Forstyrrelse i Afskibningerne af Bomuld i Efteraarsmaanederne. Eksporten af Træ fra Golfen har været livligere end nogen anden Artikel, men af Korn etc. tog Rutebaadene næsten alt, hvad der var. Ogsaa fra Atlanterhavshavnene var hele Kornladninger meget knappe, og alt ialt har de regelmæssige Rutebaades Indflydelse gjort sig mere gældende i 1909 end nogensinde tidligere. For Korn fra nordlig Atlanterhavshavn betaltes lavest 1/3 (Maj) til udsøgt Havn, højest 1/10 1/2, og i December var Raten 1/7 1/2 à 1/9. Af Petroleum i Kasser fandt der en ikke ubetydelig Eksport Sted til Østen, men Raterne viste kun liden Bevægelse. Der betaltes saaledes til to japanske eller to kinesiske Havne mellem 14 1/2 og 16 1/2 Cents, medens Fragterne Aaret i Forvejen var helt oppe paa 22 Cent, men Nedgangen maa tilskrives de bedre Forhold i Østen. For Bomuld betaltes fra Wilmington mellem 19/ og 24/6 til Liverpool eller Bremen, medens Savannah betalte mellem 23/9 og 28/9 til U. K. eller Kontinentet, 21/3 og 27/6 paa Form »O«. Fra New Orleans eller Galveston svingede Raterne mellem 7/6 og 9/6 paa Netto Charter til U. K. eller Kontinentet, 8/6 og 11/ til Danmark, Basis én Lossehavn, medens nogle faa Laster Korn til Danmark sluttedes til 2/3 à 2/4 1/2 pr. Qrs. Fra Tømmerpladserne skibedes ret betydeligt, og der betaltes f. Eks. til Kontinentet og U. K. Havn (tre Lossehavne) mellem 72/6 (Foraaret) à 85/ (Efteraaret), til to Middelhavshavne 82/6 à 87/6 og til River Plate 92/6 à 110/. Det kanadiske Trælastmarked har ikke vist nogen særlig Aktivitet, og Fragtafslutningerne bevægede sig mellem 30/ og 33/9 fra St. John, 34/ og 28/9 fra Miramichi, 31/3 og 37/6 fra Westbay alt til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, andre Ladepladser i Forhold. Begæret efter Timecharter-Tonnage fra U. S. var meget moderat, og der betaltes kun mellem 2/7 1/2 og 3/ Dødvægt for store Baade, Levering i U. S. Tilbagelevering i Evropa, 2/4 1/2 à 4/6 for Fart paa Vestindien, alt efter Størrelse og Position.

La Plata Markedet begyndte Aaret med et nogenlunde godt Begær, og fra San Lorenzo Grænsen var Raterne til U. K. eller Kontinentet 13/6 à 14/ (= 6 d. direkte Havn). I Marts falder Fragterne ret pludseligt helt ned til 10/, men de rejser sig hurtigt igen indtil de lidt efter lidt kommer op paa 16/, som naas i Slutningen af April, og Raten bevæger sig herefter mellem 15/ og 16/ en Maanedes Tid. Saa begynder Nedgangen, som fortsættes til Oktober, hvor der kun betales 8/ à 8/6, men herefter retter Markedet sig, og der betales i December 11/6 à 11/7 1/2 ved et meget ringe Begær. Af foranstaaende fremgaar det bedst, hvad La Plata er for et uberegneligt og omskifteligt Marked, hvilket vi atter gør opmærksom paa. De øvrige Eksporthavnens Fragtsatser

svingede i samme Forhold som forannævnte, og der betales lavest og højest fra Buenos Aires 7/ (Oktober) og 14/ (Maj) samt i December 11/, fra Bahia Blanca henholdsvis 9/6, 15/ og c. 13/, alt til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn). For Quebracho-Træ fra Colastine til U. S. eller Evropa betales mellem 15/ og 19/6. Kulfragterne ud fra Cardiff faldt og steg i Forhold til Returnarkedets Tilstand, og der betales: 7/6 à 8/6 i Januar, 9/3 à 11/ Februar, indtil 12/6 i Marts, 11/6 ned til 9/6 i April, 11/6 à 12/ i Maj—Juni, 12/6 à 14/ i Juli—August, 12/9 à 13/6 i September, 13/ ned til 10/9 i Oktober, derefter 9/ à 9/6 for ved Aarets Slutning at være omkring 10/, alt til nedre La Plata Havn. Det vil altsaa ses, at der betales højest 14/ og lavest 7/6. Fra Cardiff til Las Palmas betales mellem 5/ og 7/, til Rio Janeiro mellem 8/4½ og 12/6.

(Sluttes.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe

afholdt sin aarlige Generalforsamling i Rønne Lørdag den 15. ds. under usædvanlig stor Tilslutning.

Efter en Fællesfrokost paabegyndtes Forhandlingerne Kl. c. 12.

Sekretæren, Translatør Rasmussen, Svendborg, aabnede Generalforsamlingen med at udtale sin Glæde over den store Tilslutning. Efter Lovene skulde Sekretæren træde i Formandens Sted under dennes Fraværelse. Formanden, Kaptajn Jensen, Hellerup, var desværre forhindret i at møde, men Taleren skulde overbringe Forsamlingen hans Hilsen. Som Dirigent foreslog Sekretæren Navigationsskolebestyrer Falck, som enstemmig valgtes.

Dirigenten takkede for Valget og gav Ordet til Sekretæren til Fræmlæggelse af Regnskabet og Aarsberetningen. Det trykte Regnskab omdeltes, og Sekretæren knyttede nogle faa forklarende Oplysninger dertil, hvorefter det enstemmigt godkendtes.

Regnskabet balancerer med Kr. 6,367.99; Afdelingens kontante Formue pr. 1. Januar 1910 var Kr. 2,635.94, og de udestaaende Restancer udgjorde Kr. 134.11.

Sekretæren gjorde derefter Rede for Foreningens Virksomhed og Arbejde i det forløbne Aar. Foreningen havde arbejdet energisk i Anledning af den projekterede Bro ved Masnedø. En Deputation havde været hos baade Trafikministeren og Ministeren for Handel og Søfart, samt hos Formanden for det af Folketinget nedsatte Broudvalg, Grev Reventlow. Man havde selvfølgelig hævdet, at det bedste for Søfarten vilde være, om man helt kunde undgaa den Bro eller eventuelt faa en Tunnel. Kunde dette imidlertid ikke naas, havde man — i Henhold til den paa sidste Generalforsamling vedtagne Resolution — fremsat Kravet om en Læmole paa Dyrefedsflakket samt gratis Bugserhjælp gennem Broen. Saa vel Ministrene som Udvalgsformanden havde stillet sig meget imødekommende.

Forresten var der nu fra Regeringen fremkommet Projekt om en noget østligere Bro. Regeringens Hensigt hermed var rimeligvis den, at man saa maaske kunde undgaa at bygge Læmole, da det formentes, at Skibene kunde løbe ind i enten Masnedø Havn eller Orehoved. Dette kunde der imidlertid ikke være Tale om; dels er disse Havne for smaa til at løbe ind i paa den Maade, og dels er de for nær ved den projekterede Bro. Blev dette østlige Projekt gennemført, havde man fra Søfartens Side anset det for nødvendigt, at der bygges en Læmole ved Masned Kalv. Man turde sikkert forvente, at Regeringen vilde tage tilbørligt Hensyn til Søfartens Krav, men at undgaa Broen var næppe muligt, da en

saadan kan bygges for c. 10 Mill., medens en Tunnel koster over 30 Mill.

Man havde endvidere — ligesom i tidligere Aar — indsendt forskellige Anmodninger til Regeringen angaaende Afmærkning og Belysning af vore Farvande, og man havde ogsaa opnaaet forskelligt. Saaledes var der udlagt flere ny Koste og Vagere i Smaalands havet ved Vejrø. Paa Lohals-Hage (Kragesand) var udlagt en Kost; derimod havde Ministeriet ikke haft Penge til Omforandring af Lohals Fyr, men man turde haabe, at dette vilde komme senere. Ligeledes laa man i Forhandling med Svendborg Kommune om Belysning af den vestlige Del af Svendborg Sund for saa senere at søge Ministeriet angaaende Belysningen af Farvandet Syd for Fyn. — I Stedet for Kobbergrundens Fyrskib, over hvis Fjernelse der var klage, vil nu blive udlagt en Fløjtetønde, som før har ligget ved Højen.

Der var i Aarets Løb rettet Forespørgsel til Foreningen angaaende dens Stilling til Nedsættelsen af Fuldmyndighedsalderen til 21 Aar; dette havde man fraaadel for Skibsføreres Vedkommende.

Afdelingen havde ogsaa i det forløbne Aar faaet et Medlem mere i Hovedbestyrelsen og et Medlem i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Som et stort Gode kunde man sikkert betragte det, at Nordeuropæisk Sejlskibsrederi-Forbund var ophævet fra 1. Januar 1910. Den dobbelte Optrækning af Kontingent havde blandt de mindre Skibe skabt en stor Utilfredshed. Sejlskibsrederi-Foreningen vilde nu optage Arbejdet for Fragtspørgsmaalet.

Angaaende Fakse Havn var der fra Ministeriet for Handel og Søfart fremkommet forskellige Forespørgsler, saa man turde haabe, at Ministeriet vilde gøre, hvad det kunde for at faa det Interessentskab, som ejer Havnen, til at forbedre den.

I det afvigte Aar var der, som bekendt, vedtaget to betydningsfulde Love, nemlig Lastelinie-loven og Tilsynsloven. Begge disse Love førtes saa hurtigt gennem Rigsdagen, at skønt der var sket Henvendelse saavel til en Række Folketingsmænd som Landstingsmænd, kom man dog for sent. Imidlertid var det lykkedes ved et energisk Arbejde at opnaa, at alle de mindre Skibe, som gik i indskrænket Fart, kunde faa Dispensation fra Lovene. Sekretæren havde hørt, det var nægtet nogle enkelte, men der maatte vel saa foreligge særlige Grunde. Der var sket Henvendelse til Ministeriet om ved den endelige Lov at fritage alle Skibe i Fart Øst for Linien Bergen—Texel for Lastelinie.

Angaaende Tilsynsloven troede Taleren ikke, man skulde se for sort paa den. Synet skulde jo kun foretages hvert andet Aar, og de fleste mindre Skibe var sikkert i Forvejen i en saadan Tilstand, at de mere end fyldestgjorde Lovens Krav med Hensyn til Soliditet og Sødygtighed. Den ringe Betaling, som Skibene skulde yde, var i og for sig saa ubetydelig, at den ikke kunde føles særlig haardt; men man burde protestere mod Principet, der f. Eks. fritog Fiskere, men ikke de mindre Koffardiskibe for at betale til Tilsynet. Ogsaa ved denne Lov var det lykkedes at opnaa en Del Forbedringer i de oprindelige Bestemmelser.

Kaptajn Minor Rasmussen vilde i Anledning af Translatør Rasmussens Omtale af Tilsynsloven dog bemærke, at paa et Punkt havde man Grund til at se mørkt paa denne Lov. Den nylig udsendte Bekendtgørelse fastslog nemlig, at Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulde have Redningsbaade. Dette vilde være en stor Gene for mange mindre Skibe. Maaske kunde man imidlertid faa udvidet Grænserne for den indskrænkede Fart, til at omfatte hele Østersøen, saaledes som der havde været arbejdet for, saa vilde man paa den Maade komme ud over den Vanskelighed.

Sekretæren havde ikke villet omtale denne Sag, da han troede at vide, at man fra anden Side vilde fremkomme med Oplysninger om den indskrænkede Fart. Taleren skulde dog nu oplyse, at ogsaa for denne Sag var der arbejdet, og Fællesrepræsentationen havde stillet sig velvillig dertil. Imidlertid var det vel tvivlsomt, om denne Forandring vilde kunne ventes, før hele Navigationsvæsnet og dermed Sønæringsloven blev forandret, hvad forhaabentlig snart skete.

Konsul Lund vilde gerne oplyse, hvorledes der var arbejdet for denne Sag, som interesserede ham meget. Efter at Fællesrepræsentationen havde vedtaget at anbefale Sagen, havde Taleren personlig henvendt sig til den tidligere Minister for Handel og Søfart, Hr. Johan Hansen, der først havde udtalt noget lignende som Translatør Rasmussen nemlig, at Sagen vel maatte vente, indtil Sønæringsloven blev revideret. Paa Forestilling om denne Sags store Betydning, havde Ministeren imidlertid udtalt, at Sagen maaske dog kunde fremmes inden omtalte Lovs Revision. Taleren vilde derfor henstille, at man atter henvendte sig til Regeringen for at vise, at man stadig ventede paa den Sags Ordning.

Sekretæren oplæste den i Svendborg i 1908 vedtagne Resolution og mente, at den, med en mindre Ændring, kunde benyttes igen. Dette vedtoges, og følgende Resolution vil blive tilstillet Ministeriet:

»Generalforsamlingen udtaler som sin Overbevisning, at det er et Livsspørgsmaal for den mindre Skibsfart, at Grænsen for den indskrænkede Fart udvides mod Vest til Linien Bergen—Texel, mod Øst til at omfatte hele Østersøen, Bottenhavet og den finske Bugt.«
(Sluttet.)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der intetsteds fundet nævneværdige Forandringer Sted udover, at Sortehavet ligger lidt flovere de sidste Par Dage. Østen er derimod saa fast som nogensinde i det sidste Aars Tid, og navnlig meldte ogsaa Bombay sig som Reflektant til Tonnage, hovedsagelig pr. Februar—Marts, paa hvilken Termin adskillige store Baade sluttedes til 19/6 Dødvægt U. K. eller Kontinentet, Basis én Lossehavn, medens 19/3 betaltes pr. April. Efter almindelig Skala betaltes 16/, prompt. 16/6 to Lossehavne. Nordamerika og La Plata viser meget lidt Liv. For Korn betalte Portland (M.) 1/6 til udsøgt Havn, og fra Golfen til Danmark sluttedes en prompt Baad paa Netto Charter til 10/ én, 10/3 to, 10/6 tre Lossehavne. Bahia Blanca betalte 13/ O. C. pr. 15. Februar—15. Marts. — Østersømarkedet er uforandret flovt, og vi kan henvise til forrige Uges Noteringer. Heller ikke Kulfragterne viser nævneværdige Forandringer. Kulstrejken i Northumberland menes snart at ville være forbi, hvorimod Situationen i Durham ser værre ud. Det anslaaes, at der i omtrent Halvdelen af Gruberne ikke arbejdes, og selvfølgelig giver disse Forhold Anledning til mange Ubehageligheder for de Skibe, som er fragtet for Kul fra de strejkende Gruber.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

I Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. hedder det i § 9: »Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade«.

Sp. 1) Skal dette forstaas saaledes, at dette Materiale maa anvendes i de ældre Baade, som vi nu har om Bord, hvis disse iøvrigt egner sig til at omdannes til Redningsbaade i Henhold til Loven?

2) Dersom man anskaffer en større Redningsbaad end paabudt, kan man da nøjes med den samme Størrelse af Luftkasser, som vilde kræves til en Baad af Minimumsstørrelsen i Henhold til Forskrifterne, da den større Baad jo, selv om den er fyldt med Vand, har større Bæreevne end den mindre?

F. W. Valentin.
Skibsreder.

Sv. ad 1) De i § 9 givne Forskrifter kan utvivlsomt ikke forstaas paa anden Maade, end at Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal kun kan benyttes, forsaavidt de allerede fra tidligere Tid findes i en Baad.

ad 2) Selv om der anskaffes større Redningsbaade end paabudt, skal de vandtætte Luftkassers Rumindhold dog udgøre mindst 10 Procent af Baadens Rumindhold.

Havarier og Forlis.

Penelope, Dpsk. af Leith, der d. 16. ds. kom paa Grund paa Hveen, er af Svitzers bragt flot og dykkerundersøgt. Skibet, der fandtes ubeskadiget, fortsatte Rejsen til Østersøen med en Ladning Kul fra Alloa.

Blondine Ballstedt, Galease, er paa Rejsen fra Kiel til Aalborg med en Ladning Rug strandet ved Tunnø Røn.

Bjørn, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Riga til Antwerpen med en Ladning Træ haft meget haardt Vejr; en Del af Dækslasten er skyllet over Bord.

Kjertemiude, Fiskerkvase af Kjertemiude, har tæt ved Kristiania været i Kollision med norsk Dampner »Asker« og faaet en Del Skade paa Takelage samt mistet sit Bovspryd. Skibet maatte bugseres ind til Kristiania af »Asker«.

Alexandra, Dpsk. af Kjøbenhavn, har haft en meget haard Rejse fra Riga til Antwerpen med en Ladning Træ, en Del af Dækslasten er skyllet over Bord.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Austri« (Stabelnummer 125) bygget for Regning A/S. Dampskibsselskabet »Thore«, Kjøbenhavn, blev d. 18. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 150'—0" langt i Hoveddækket, 26'—4" bredt og 9'—10½" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 300 I. H.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Passager- og Fragtdampner til Kjøbenhavn.

Gennem Kjøbenhavns Skibs Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage til Frederikshavn solgt en i Råå hjemmehørende Bark, »Hildur«.

Skibet, der maaler c. 259 Reg.-Tnos., skal hugges op.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilson.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Havre 19./1. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 13./1. — Algarve, Borries, ank. Marseille 13./1. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 18./1. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 18./1. til Reval. — Antwerpen, Madsen, ank. Galata 19./1. — Arkansas, Perouard, afg. Boston 11./1. hertil. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 17./1. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Riga 17./1. — Baron Stjernblad,

(Fortsættes Side 53.)

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

136. Forandring i Løb og Afmærkning. River Ribble. England V.-Kyst. Omtrent den 1ste Januar 1910 er et nyt Løb, Gut Channel, der er dannet ved Forlængelse af Dæmningerne, afmærket og belyst i Indløbet til River Ribble. Da Løbet kan forandre sig, maa man ikke forsøge at staa ind uden Lods.

Lystønderne »Nelson« og »Gut« forblive liggende, men Lystønderne »Bar«, »Salter« og »Penfold« flyttes fra Penfold Channel til Gut Channel, og erstattes med sorte Stumpstønder om Bagbord, røde Spilstønder om Styrbord.

Den Del af N.-Dæmningen, som er under Bygning, er afmærket med fire hvide Lys, der flyttes eftersom det gøres fornødent. »Nelson« Tønde: 53° 42' N. Br. 3° 11' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2260. Kjøbenhavn 1909.)

137. Fyr forandret. Skerryvore, Skotland V.-Kyst. Skerryvore hvide Blink-fyr er forandret og viser nu hvidt Ek-Blink hver 20 Sek. I øvrigt uforandret. 56° 19' N. Br. 7° 6' V. Lgd.

138. Fyr forandret. Great Skellig, Inland SV.-Kyst. Great Skellig hvide, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Lyufyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lyn 1/2 Sek., Mørke 6 1/2 Sek. Taagesignal vil blive oprettet. 51° 46' N. Br. 10° 33' V. Lgd.

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

139. Taagesignal gives atter. Chenal du Four, Frankrig. Taagesignalet ved Four Fyrtårn gives nu med en Tagetrompet, der hver 30 Sek. giver Et-Stød, Stød 3 Sek., Pause 27 Sek. 48° 31' 25" N. Br. 4° 48' 16" V. Lgd.

140. Vrag afmærket. Saint Nazaire. Fartøjet »Jacques« er sunket i Passe de Ville ès Martin, c. 200 m N. 45° V. fra Baaken paa Morées. En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt c. 100 m V. for Vraget. 47° 15' 7" N. Br. 2° 13' 12" V. Lgd.

141. Vrag afmærket. Sable d'Olonne. En Uddybningsmaskine er sunket i Indløbet til Sable d'Olonne Havn, tæt ved Bølgebryderen Saint Nicolas. Vraget er afmærket med to Balloner lodret for hinanden, og om Natten med en hvid over to røde Lanterner. 46° 29' 30" N. Br. 1° 47' 45" V. Lgd.

142. Fyr forstærket. Baleineux (Haut-Banc du Nord). Pertuis Breton. Baleineux hvide, faste Fyr er forstærket. Lysevnen: 15 Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 46° 15' 52" N. Br. 1° 35' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2225. Kjøbenhavn 1909.)

143. Klippe fundet. White Island, Vest Penobscot Bay, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En 5. m Klippe er fundet V. for det V.-lige Indløb til Hurricane Sound, 1, Sm N. 79° V. fra S.-Enden af Little Hurricane Island. 44° 2' 13" N. Br. 68° 56' 21" V. Lgd.

144. Klipper fundet. Two Bush Channel, Penobscot Bay, Maine. En 4.5 m Klippe er fundet tværs af Howells Island, paa N.Siden af Two Bush Channel, 1 1/2 sm N. 32° Ø. fra Two Bush Island Fyr. 43° 59' 1" N. Br. 69° 3' 28" V. Lgd. En 9. m Grund er fundet i den NØ.-lige Del af Two Bush Channel, 2 1/2 sm N. 71 1/2° Ø. fra Two Bush Island Fyr. 43° 55' 36" N. Br. 69° 1' 25" V. Lgd.

145. Udledning af Undervands Klokketønde udsat. Minots Ledge Fyr, Boston Bay, Massachusetts. Udledningen af Undervands Klokketønden 2 1/2 sm N. 78 1/2° Ø. fra Minots Ledge Fyr er udsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2929. Kjøbenhavn 1909.)

146. Grunde fundet. New Bedford, Buzzards Bay, Massachusetts. I Indløbene til New Bedford, paa begge Sider af Ledelinien mellem Great Ledge og North Ledge og SØ. for Egg Island Baake, er følgende Grunde fundet: 6. m paa 41° 33' 35" N. Br. 70° 53' 29" V. Lgd. 6. m paa 41° 33' 20" N. Br. 70° 53' 24" V. Lgd. 6. m paa 41° 32' 55" N. Br. 70° 53' 48" V. Lgd. 7. m paa 41° 32'

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evrops, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

111. Forestaaende Forandring af Ledefyr. Esbjerg. Nordsean. Den 1ste Marts 1910 forandres begge Esbjerg hvide, faste Ledefyr til at vise rødt, fast Lys. Lysevnen formindskes til 14 Sm. I øvrigt bliver Fyrene uforandrede. (Kort Nr. 130, 150 og 230. Danske Lods, Side 72. Havne-Lods, Side 29. Fyr Fort., Nr. 18.)

112. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsean. I Thyborøn-Kanal er Dybden ved Højvande: Paa Havrevæn 3. m, i Langholm-Løb 2. m, i Svandholm-Løb 2.5 m, i Kobber-Løb 3. m, i Gaasholm-Løb 2.4 m. Der er saaledes for Tiden 2. m Dybde mellem Nordsean og Limfjorden.

113. Vrag uskadeliggjort. Søby S. Kattegat. Vraget af den c. 1 Sm S. for Søby sunkne Jagt er uskadeliggjort. Mindste Dybde paa Stedet er 3 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2721. Kjøbenhavn 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

114. Vrag observeret og sandsynligvis ilanddrevet. Fyrskibet »Falsterbøref« Ø. Sverrig. Forenen af Dampskibet »Hjelm« meddeler den 14de Januar 1910, Kl. 4 Fm. at have passeret Vraget af et mindre Skib uden Master, S. 80° Ø. for »Falsterbøref« Fyrskib, 8 Sm Afstand.

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malinö er en Praam, sandsynligvis det omhandlede Vrag, ilanddrevet paa Skaanes S.-Kyst.

115. Afmærkning forandres. Gäfle, Bottniske Bugt. I Foraaret 1910 forandres Afmærkning i det N.-lige Farvand fra Ytterrisikan til Gäfle saaledes: Den sorte Tønde ved Djuphamnsgrundet indtrages. 60° 43' 40" N. Br. 17° 18' 47" Ø. Lgd. Den sorte Tønde med sort Ballon ved Djuphamnsgrundet ombyttes med en sort Vager med Ballon. 60° 43' 39" N. Br. 17° 18' 43" Ø. Lgd. Den røde Tønde med Krost ved Per Ennes Grund indtrages. 60° 43' 39" N. Br. 17° 18' 35" Ø. Lgd. En Stage udsættes ved Mellanskaursnån, paa 60° 41' 25" N. Br.

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

17° 13' 42" Ø. Lgd. Stagen V. for Frederiksskans Fyr ombyttes med en Fortøj-
tønde. 60° 41' 25" N. Br. 17° 13' 12" Ø. Lgd.

De to V-ligste Due d'Alber paa S-Siden og den V-ligste Due d'Albe paa
N-Siden af Farvandet ved Gållebns Munding indtrædes.

116. Afmærkning forandres. Lungrø Sund. Bottniske Bugt. I Foråret 1910
ombyttes den sorte Vager med Ballon ved Urnsköldsgrund med en Stage. 62° 39'
52" N. Br. 18° 6' 26" Ø. Lgd.

117. Afmærkning. Domsjöfjärden. Ömsköldsvik. Bottniske Bugt. I For-
året 1910 udsættes i Domsjöfjärden ved Urnsköldsvik en Stage med Kost paa 63°
15' 33" N. Br. 18° 45' 48" Ø. Lgd. og en Stage paa 63° 16' 0" N. Br. 18° 43'
18" Ø. Lgd.

118. Forandring i Afmærkning. Holmsund. Bottniske Bugt. I Foråret
1910 flyttes Stagen paa Ø-Siden af Hilskår til Landgrunden S. for Stormskår. 63°
41' 30" N. Br. 20° 22' 3" Ø. Lgd.

119. Afmærkning. Ricklefjärden. Bottniske Bugt. I Foråret 1910 ud-
sættes en Stage ved Skarfåsens Grund. 64° 4' 15" N. Br. 21° 0' 0" Ø. Lgd.

120. Afmærkning indtrædes. Siketjärden. Bottniske Bugt. I Foråret 1910
indtrædes Stagen paa 64° 9' 12" N. Br. 20° 59' 0" Ø. Lgd.

121. Afmærkning forandres. Skelletteå. Bottniske Bugt. I Foråret 1910
ombyttes den sorte Vager med Ballon med en Stage. 64° 38' 15" N. Br. 21° 19'
10" Ø. Lgd.

122. Afmærkning indtrædes. Halsøgrund. Rönnsfjärden. Bottniske Bugt.
I Foråret 1910 indtrædes følgende Prikker i Farvandet til Halsøgrund: Stagen
med Kost ved Thomassgrund. 64° 51' 48" N. Br. 21° 17' 45" Ø. Lgd., ved Amazon-
grund. 64° 52' 28" N. Br. 21° 15' 0" Ø. Lgd., ved Salsunden. 64° 52' 30" N. Br.
21° 14' 15" Ø. Lgd., og Stagen ved Lars Jonassgrund. 64° 52' 17" N. Br.
21° 14' 40" Ø. Lgd., ved Lappviksgrund. 64° 52' 38" N. Br. 21° 14' 0" Ø. Lgd.,
og ved Svantappviksunden. 64° 52' 50" N. Br. 21° 13' 25" Ø. Lgd.

**123. Taagesignal oprettet. Alexanderön. Helsingfors. Finske Bugt. Fin-
land.** Ved Alexanderön Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, hvorpaa hver 15
Sek. slaas To-Slag. 60° 8' 21" N. Br. 25° 0' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

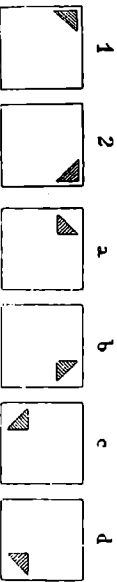
124. Bæker til Opmaaling. Westpreussen og Pommeren. Tyskland. I Som-
meren 1910 opføres Bæker til Opmaaling følgende Steder: Paa Habichtsborg, c.
2000 m S. for Kixhöft. 54° 49' 1" N. Br. 18° 21' 1" Ø. Lgd. Paa Pigowbergs, c.
9000 m NØ for Rüpenwalde. 54° 28' 32" N. Br. 16° 31' 46" Ø. Lgd. Paa den
flade Høj 5000 m SØ for Kolberg en 40 m høj Bæke 54° 9' 42" N. Br. 15° 39'
25" Ø. Lgd.

**125. Fyr forandret. Aarsund. I Aarsund røde og hvide Fyr med To-For-
mørkelser er Grænselinien for det hvide Lys flyttet fra S. 23° Ø. til S. 26° Ø,
og Lyset er nu grønt fra S. 23° Ø. til S. 26° Ø. 55° 15' 50" N. Br. 9° 42' 57"
Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 157 og 223.)**

II. Kattegat og Skagerrak.

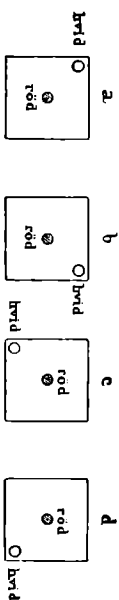
126. Forestaaende Forandring i Signaler for Is og Fyrskibe. Kullen. Sterrig.
Den 1ste Februar 1910 forandres Signalerne for Is og Fyrskibe, som gives paa
Forsiden af et hvidt, firkanteret Hus ved Kullen Fyr, saaledes:

Om Dagen:



1. Is i Kattegat Øster-Rende.
2. Is i det N-lige Indløb til Sundet.
- a. Fyrskibene i Flintenden er ikke paa Station.
- b. Fyrskibet »Lappegrund« er ikke paa Station.
- c. Fyrskibet »Svinhådan« er ikke paa Station.
- d. Fyrskibet »Fladen« er ikke paa Station.

Om Natten:



- a. Fyrskibene i Flintenden er ikke paa Station.
 - b. Fyrskibet »Lappegrund« er ikke paa Station.
 - c. Fyrskibet »Svinhådan« er ikke paa Station.
 - d. Fyrskibet »Fladen« er ikke paa Station.
- Flere af Signalerne kan gives samtidig. (Kort Nr. 156, 181, 187, 210 og 211.
Danske Lods, Side 233.)

127. Reservehavn til Karantænestation. Kånsö. Göteborg Skærgaard. En
Reservehavn, især for større Skibe, for Kånsö Karantænestation er anlagt og af-
mærket Ø. for Øerne Aspérö og Köpstadö, S. for Råsfjorden i Göteborg Skærgaard.

**128. Midlertidig Afmærkning. Store-Middelgrund. Kattegat. Lystønden ved
Store-Middelgrund er midlertidig erstattet med en sort Vager med hvidt Bælte.
(Se »Fjerntællinger for Søfarende« Nr. 72. Kjøbenhavn 1910.)**

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

129. Fyr forandres. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. I 1910 skal den V-lige
Grænse af den røde Vinkel i Rote Kliff Fyr udvides fra N. 14° V. til N. 18½° V.
54° 56' 53" N. Br. 8° 20' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 150.)

**130. Fyrskibet »Elbe V« sunket. Reservefyrskib udlagt. Elben. Fyrskibet
»Elbe V« er paasejlet og sunket. Et Reservefyrskib er udlagt 150 m S. for Vraget.
53° 56' 5" N. Br. 8° 40' Ø. Lgd.**

131. Tønde ombyttet. Mosselkreek. Zeegat van Brouwershaven. Holland.
I Mosselkreek er Tønde Nr. II ombyttet med en Stumpønde Nr. II. 51° 35' 5"
N. Br. 4° 11' 5" Ø. Lgd.

**132. Dybde, Lystønde flyttet. Vuile Gat. I Vuile Gat er Uddybningen fuld-
ført. Der er nu 6,0 m Vand i Nieuwendijk Fyrhulme. Den røde Lystønde Nr. 5
er flyttet 60 m S. hen. 51° 43' 1" N. Br. 4° 23' 5" Ø. Lgd.**

**133. Tønde inddraget. Sardinjenui. Zeegat van Vlissingen. I Sardinjenui
er Stumpønde Nr. 2 inddraget. 51° 26' 4" N. Br. 3° 34' 4" Ø. Lgd.**

**134. Fyr flyttet. Santvliet. Schelde. Belgien. Santvliet Høje, hvide, faste
Fyr er flyttet 16 m N. 72° V. hen. Holdt overet med Frederik Fyrhulke i N.
1° V. leder det i Farvandet mellem Santvliet og Doel. 51° 20' 51" N. Br. 4° 16'
14" Ø. Lgd.**

**135. Vrag afmærket. Østende. Et Fiskerfartøj er sunket NV. for Østende.
En grøn Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 60 m NV. t. N. for Vraget.
51° 15' 39" N. Br. 2° 53' 10" Ø. Lgd.**

19

57" N. Br. 70° 58' 34" V. Lgd. 7,3 m paa 41° 33' 3" N. Br. 70° 58' 14" V. Lgd. 5,3 m paa 41° 32' 35" N. Br. 70° 52' 28" V. Lgd. 5,3 m paa 41° 35' 53" N. Br. 70° 52' 36" V. Lgd. 7,3 m paa 41° 35' 12" N. Br. 70° 52' 59" V. Lgd. 7,3 m paa 41° 35' 27" N. Br. 70° 53' 30" V. Lgd.
147. Klokketønde udlagt. Great Egg Inlet. New Jersey. Den lodret stribede Stumpønde Outer Bar, uden for Great Egg Inlet, er ombyttet med en lodret stribet, spids Klokketønde, Great Egg Inlet Outer Klokketønde. 39° 16' 7" N. Br. 74° 32' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2687. Kjøbenhavn 1909.)

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

148. Dybde afftaget. Mississippi River S. Louisiana. Forenede Stater i Nord-Amerika. Lodskud paa 50 m er taget 20 Sm S. 35° Ø. fra South Pass Fyr, der ligger paa 29° 0' 59" N. Br. 89° 9' 59" V. Lgd.
149. Lystønde og Fløjtønde udlagt. Trinity Shoal. Louisiana. Omtrent den 1ste Januar 1910 udlægges en Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med For-mørkelser, og en Fløjtønde Nr. 2.A, tæt ved hinanden, i 13 m Vand ved S.-Kanten af den V.-lige Del af Trinity Shoal, fra Southwest Reef Fyr i S. 67³/₄° V. og fra Ship Shoal Fyr i N. 79° V. 29° 8' N. Br. 92° 15' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

150. Fyr tændt. Eiland Vodinjak. Insel Isto. Østerrig-Ungarn. Paa N.-Siden af Eiland Vodinjak er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 9 Sm. Rødt, firkanter Taarn, som staar 2130 Ø. S. 32° Ø. fra Cimbel trigonometriske Station paa Øen Skarda. 44° 15', N. Br. 14° 44', Ø. Lgd.
**151. Fyr tændt. Eiland Benusic. Paa NV.-Siden af Eiland Benusic, S. for Insel Isto, er tændt et hvidt Blinkfy, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 8 Sm. Rødt, kegleformet Taarn, der staar 2660 m S. 2° Ø. fra Kapel Madonna paa Monte Straza, paa Isto. 44° 15', N. Br. 14° 46', Ø. Lgd.
152. Havnefy tændt. Bossiglina. Bai von Trau. Paa NV.-Enden af Kajen i Bossiglina Havn er tændt et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 1 Sm. 43° 30', N. Br. 16° 6', Ø. Lgd.**

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

153. Dybde i Farvand. Kal ah Kebreh Ø. Røde Hav. Afrika. Uddybnin-gen i Farvandet Ø. for Kal ah Kebreh er fuldført. Den mindste Dybde er nu 9,7 m ved Springtidens Lavvande. 29° 53' N. Br. 32° 32', Ø. Lgd.
154. Ledehaake opført. Bale de Ranobé. Madagascar V.-Kyst. En 18 m høj Mast med et hvidt T. paa Toppen er rejst i Bale de Ranobé. Holdt overet med Manombo Grav angiver den Midten af Indløbet.
155. Fyrskibet »Krisna« ombyttet midlertidig. Bay of Bengal. Birma. Omtrent den 3die Februar 1910 ombyttes Fyrskibet »Krisna« midlertidig med et Reservefyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 45 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 40 Sek. 15° 37', N. Br. 95° 36', Ø. Lgd.
156. Grund fundet. Pulo Besar. Malacca. Malacca Strait. En Klippe med 0,6 m Vand ligger 5¹/₂ Kbl S. 77° V. fra Pulo Serimbun V.-Ende og N. 22° Ø. fra Pulo Undan Fyr. 2° 7', N. Br. 102° 18', Ø. Lgd. Der er grundt mellem denne Klippe og Pulo Besar V.-Ende.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Jan. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		95 ¹ / ₄	96
Danmark		45	47
Norden		81	82 ¹ / ₂
Kjøbenhavn		15	17
Carl		69 ¹ / ₄	70
Dannebrog		77	77 ¹ / ₄
Skjold		—	—
Urania	9	8	9
Union		15	16 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896		76 ³ / ₄	77 ¹ / ₄
Hejmdal		89	90
Østasiatiske	128 ³ / ₄	— ¹ / ₂	128 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		4 ¹ / ₂	5
Gorm		70	74
Torm		51	75
Inga		12 ¹ / ₂	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		60	69
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	46	— ¹ / ₄	46 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88.		102 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		99	102
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.		90	92
4 % — — — 2. Serie.		94 ¹ / ₂	96 ¹ / ₂
4 % — — — 1.		95 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		89 ¹ / ₂	91 ¹ / ₂
4 % — — — 7.		94	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
4 % Østift. Kreditf.		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 ¹ / ₄	149 ³ / ₄
Privatbank	105 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	105 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂
Landmandsbank		133 ³ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank	137 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Grundejerbank	33 ¹ / ₄ — ³ / ₄	33 ¹ / ₄	33 ³ / ₄
Burm. & Wain	92 ³ / ₄ —93	92 ³ / ₄	93
Helsingørs Jærnsk.		88 ³ / ₄	89 ¹ / ₂
Sukkertfabr.	238 ¹ / ₄ —238	237 ³ / ₄	238
Bryggeri Aktier	149 ³ / ₄ 150	149 ³ / ₄	150 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 19. Januar 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.85
London	18.22	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.40	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Januar 1910.

Russiske Noter	216.50
4 % Russiske Consols	91.50
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	86.25
5 % Mexikanske 1899	102.10
5 % Rumænske Stats	102.20
4 % — — 1890	91.80

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

„Forenede Dampsk.“ 20,000, „Norden“ 4,000, „København“ 6,000, „Carl“ 8,000, „Dannebrog“ 4,000, „Skjold“ 4,000, „Union“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 86,000, „Østasiatisk“ 46,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

157. **Vrag almærket. Ryojun Ko (Port Arthur). Kwang Tung. China.**
Et Vrag ligeså sunket ved Ryojun Ko, 1,3 Sm S. 38½° Ø. fra den røde Baale paa Lutin Koek. Det er almærket med en rød Tønde. 39° 46' 6" N. Br. 121° 17' 10" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

158. Forsigtighed bør udvises, naar man nærmer sig engelske Havne.

I

Den engelske Regering har udsendt følgende Bekendtgørelse:

1) Da det paa Grund af Øvelser, Manøvrer, eller andre Aarsager kan være nødvendigt at forbyde al Afgang til Havne om Natten, skal man nærme sig engelske Havne i og uden for Europa med Forsigtighed, naar det ses, at elektriske Sogelys er i stadig Virksomhed, da det maa formodes, at der findes Hindringer uden for Havnen eller at Afdgangen er helt spærret.

2) Naar Afdgangen til en Havn er spærret, vises tre røde Fyr eller tre røde Balloner lodret for hinanden fra et løjneløsende Sted ved eller tæt ved Indløbet, og saa vidt muligt gives der Underretning herom af Udkigskeibe udenfor.

I saa Fald maa Skibene enten søge til de Steder, som paa de engelske Admiralty Kort er mærkede »Examination Anchorages« og ankre der, eller holde Søen.

3) Ved alle nedenaafte Steder og Havne kan Sogelys lejlighedsvis blive viste til Øvelse, hvilket kan gøre Skibstarten vanskelig, naar man nærmer sig dem. Der er givet Ordre til at undgaa at rette de hejværgelige Sogelys paa Skibe, der er i Gang, men Skibsførere advares dog om at udvise stor Forsigtighed, naar Sogelys er i Virksomhed.

II. Undersøgelser Tjeneste.

1) Under visse Omstændigheder kan det blive nødvendigt at undersøge Skibe, som ønske at staa ind i nedenaafte Havne.

2) I saa Fald vil Skibe, som føre de i nedenfor, under 4, angivne Flag eller Lys, ligge ude for at undersøge Skibe, som ønske at staa ind i Havnen, og anvise dem Steder, hvor de skal ankre.

3) Da Undersøgelses Tjenestens Ikrafttræden aldrig vil blive offentliggjort, skal der saavel ved Dag som Nat holdes skarpt Udkig efter Skibe, som føre de anførte Kændings-Flag eller -Lys, og man skal være klar til at stoppe eller dreje til, naar man præsjes eller advares ved et Kanonskud.

4) Om Dagen er Kændings-Flagene for Undersøgelser Tjeneste Dampere et halvt rødt og hvidt vandret striber, Flag med blaa Kant, og en blaa Stander, og tre røde Balloner lodret for hinanden, naar Havnen er spærret.

Om Natten føre Dampene:

a) Tre røde Lanterner lodret for hinanden, naar Havnen er spærret,

b) Tre hvide Lys lodret for hinanden, naar Havnen er aaben.

Disse Lys føres foruden de almindelige Skibslus, og de lyse Horisonnten rundt.

5) Det pålægges Skibsførere, som forsøge at staa ind i Havne, hvor Undersøgelser Tjenesten er i Virksomhed, nøjagtigt at efterkomme de Befalinger, som Undersøgelser Dampene giver dem. I Mangel af saadanne Befalinger maa de søge til de Steder, som paa de engelske Admiralty Kort er mærket »Examination Anchorage«, og ankre der.

6) Under Tange opfordres Skibsførere til at vise den yderste Forsigtighed og til endog at nærme sig »Examination Anchorages« med Forsigtighed.

7) Havnelødserne er bekendt med de Bestemmelser, som skal følges.

De pågældende Havne og Steder er:

Storbritannien: Belfast, Berelhaven, Clyde, Dover, Falmouth, Firth of Forth, Harwich, Hull, River Mersey, Milford Haven, Newhaven, Plymouth, Portland, Ports-

mouth, Queenstown, Sheerness, River Tees, River Thames, River Tyne, Alderney, Guernsey og Jersey.

Canada: Esquimalt, Halifax og Quebec.

Middelhavet: Gibraltar og Malta.

Indiske Ocean: Aden, Bombay, Calcutta, Colombo, Karachi, Mauritius og Rangoon.

China Sea: Hongkong og Singapore.

Afrika: Cape Town, Durban, Sierra Leone og Simons Bay.

Australien: Adelaide, Albany, Brisbane, Fremantle, Melbourne, Newcastle, Sydney, Thursday Island, Townsville og Wollongong.

Tasmania: Hobart.

New Zealand: Auckland, Otago, Port Lyttelton og Wellington.

Vestindien: Bermuda og Kingston paa Jamaica.

159. **Karantænebestemmelser.** Norge. — Gubernementerne Baku og Kursk i Rusland er erklæret for kolerasmitet. Gubernementene Nishni Gorod, Rjazan, Samara, Saratov, Tselernigov, Kiev, Poltava, Novgorod, Pskov og Vitjbsk samt Byen Arkaugel og Fogderiet Kem i Gubernementet Arkaugel er erklæret fri for Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nytt Kort eller ny Bog; R: rettet, dy Udgave; † anouleret; †: Tillæg.

Korts eller

England:

Bog nr.

R 3580 Wales, W., Fishguard Bay. November. 2 sh.

N 3752 Red Sea, Gulf of Suez, Gimsal and Kabreit Anchorages and Approaches. November.

N 1366 Malacca Strait, Penang Harbour and Approaches. November.

N 2991 China, E., Entrance to Liu River, including Newchwang. November.

Japan:

R 70 Ise No Umi and Mikawa Wan (with the adjacent coasts). Oktober 1909.

R 392 Northern Portion of Hwang Hai and P'wok Hai. September 1909.

Therkildsen, ank. Riga 17./1. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 17./1. hertil. — C. F. Pietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 16./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Leghorn 17./1. til Catania. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 17./1. — Dagmar, Bøgvad, afg. Methil 18./1. til Aalborg. — Douro, Søberg, pass. Dartmouth 18./1. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 19./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. London 17./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 16./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munck, afg. Riga, 18./1. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 19./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea, 15./1. til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 20./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 11./1. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 10./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 16./1. for Bordeaux. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 17./1. — Leopold, II, Rasmussen, ank. Libau 15./1. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Mikkelsen, ank. Riga 16./1. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 19./1. for New York. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, ank. Dunkerque 16./1. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Pillau 19./1. — Moskov, Müller, afg. Messina 18./1. til Palermo. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 18./1. for New York. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 18./1. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 18./1. til Königsberg. — Omsk, Harder, pass. Holtenu 17./1. for Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gøtsche, pass. Dunnethead 31./12. for New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 13./1. — Pregel, Gjerløff, ank. hertil 19./1. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 12./1. — Seine, Dampt, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Filadelfia 11./1. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 17./1. — Tiber, Bech, afg. herfra 19./1. til Marseille. — Tyr, Thaning, afg. herfra 18./1. til Windau. — United States, Wulff, oplagt. — Vendsyssel, Larsen, afg. Stettin 19./1. hertil. — Viking, Meyer, ank. hertil 19./1. — Dokka, afg. herfra 15./1. til Manchester. — Freya, ank. Stettin 14./1. — Vadsø, afg. Manchester 18./1. til Liverpool.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 18./1. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Ghent 14./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. København 18./1. til Riga. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 18./1. til London. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 15./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Novorossisk 3./1. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, pass. Algier 19./1. for London. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 1./1. — Helmer, Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 6./1. til Sverig. — Nawa, Dahl, pass. Algier 17./1. for Rotterdam.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. l'Quessant 16./1. for Torre Annunziata. — Nautik, N. Nielsen, afg. Esbjerg 18./1. til Southampton. — Nexos, Basse, afg. Waterford 17./1. til Fenit. — Fylla, S. M. Christensen, pass. Helsingør 16./1. for Cardiff. — Hebe, Gregersen, ank. Esbjerg 18./1. — Inger, Sørensen, afg. Llanelly 15./1. til København. — Laura, P. Pedersen, afg. Methil 18./1. til Esbjerg. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 15./1. for Belfast. — Napoli, Brinch, afg. Antwerpen 18./1. til Grangemouth. — Boddil, Uldall, afg. Swansea 15./1. til Aarhus.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Nantes 16./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tenes 17./1. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 14./1. — Elna, Ratje, ank. Grangemouth 19./1. — Therese, Pedersen, afg. Granton 15./1. — Simone, Møller, afg. San Juan 13./1. til Sevilla. — Jeanne, Löffler, ank. Tunis 16./1. — Vera, Rise, ank. Granton 17./1. — Daisy, Lagesen, ank. Genua 12./1.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Methil 14./1. — J. N. Madvig, Schjødt, ank. Windau 14./1. — Hamlet, Jørgensen, ank. Riga 12./1. — Helge, Pii, ank. London 14./1. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 13./1. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Riga 17./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 15./1. til Lübeck. — London, Bom, ank. Methil 19./1. — Bryssel, Kaas, ank. Newport 16./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 10./1.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Cardiff 13./1. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rouen 9./1. — Roma, v. Thun, afg. Windau 18./1. til Antwerpen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 3./1. — Russia, Poulsen, afg. Sunderland 18./1. — Carl Hecksher, Starek, afg. Genua 18./1. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 1./1. — Normania, Eriksen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund, afg. Leith 4./1. — Canadia, Jespersen, afg. Marseille 10./1. — Livonia, Lindberg, afg. Dunkerque 17./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Vejle 14./1. — Patria, Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank. South Shields 4./1. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bordeaux 14./1. — Gallia, Nielsen, ank. Nicolajeff 16./1. — Caledonia, Hansen, ank. Riga 14./1. — Sarmatia, Pedersen, ank. Savona 15./1. — Katoria, Rasmussen, afg. Genua 18./1.

Inga. Flandria, Hansen, ank. London 15./1. — Granaria, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 13./1. — Carbonia, Mathiasen, ank. Riga 14./1. — Estonia, Winckler, afg. Nicolajeff 29./12.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Reval 19./1. — Selandia, Troensegaard, ank. Antwerpen 18./1. — Secalia, Jensen, ank. Willington 12./1. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 14./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 9./1.

Østasiatisk Kampagni. Cathay, Kruuse, ank. Göteborg 12./1. — India, Gabe, pass. Singapore 12./1. for Hongkong. — Siam, Cortsen, ank. Kobe 16./1. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Pagan, Knudsen, ank. Middlesbro 16./1. — Samui, Licht, afg. Suez 5./1. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 20./12. — Chumpton, Hansen-Raun, afg. Singapore 15./1. til Suez. — St. Croix, Jensen, ank. Singapore 14./1. — Cambodia, Christensen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — Bintang, Juel-Hansen, ank. East London 12./1.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 11./1. til St. Thomas.

Term. Sara, Jensen, pass. Helsingør 18./1. for Stockholm. — Helena, Sørensen, ank. Reval 14./1. — Agnete, Sønnicksen, ank. Methil 20./1. — Herma, Hansen, ank. Odense 19./1. — Alice, Schultz, ank. Grangemouth 18./1.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg. Frederikshavn 15./1. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Stockholm 18./1. — G. Koch, Jørgensen, ank. Hangø 16./1. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. London 14./1. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Grangemouth 18./1. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Grangemouth 16./1. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 16./1. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Kjøbenhavn 19./1. — Alfred Hage, Møller, afg. Methil 19./1. — Ajax, Brorsen, afg. London 19./1.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Kjøbenhavn 18./1. til Helsingør. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Dunkerque 14./1.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kjøbenhavn 18./1. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Boness, 17./1. — England, Andersen, afg. Kjøbenhavn 18./1. til Boness. — Holland, Poulsen, afg. Boness 18./1. til Karrebæksminde. — Rusland, Poulsen, afg. Hull 18./1. til Middelfart.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Kjøbenhavn 19./1. til Windau. — Belgien, Nielsen, afg. Windau 18./1. til Hamburg.

Thore. Perwie, Egidiusen, afg. Leith 18./1. til Kjøbenhavn.

Skandia. Gullfaxe, Andersen, pass. Kjøbenhavn 19./1. for Rotterdam. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 15./1. — Rimfaxe, Faber, ank. Randers 15./1. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Grangemouth 17./1. til Nykjøbing F.

Frem. Augusta, Bagger, ank. Swansea 15./1. — Freja, Nielsen, ank. Malmø 19./1. — Vera, Thing, ank. Grimsby 13./1.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Bordeaux 18./1. til Santander. — Nelly, Clausen, afg. Middlesbro 19./1. til Aviles. — Fanny, Eriksen, ligger i Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, afg. Libau 14./1. til Dunkerque. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 19./1. — Dagny, Sørensen, ank. Llanelly 18./1. — Mary, Bang, ank. Grimsby 18./1.

Æra. Energi, Jensen, ank. Libau 16./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Katrine, Hansen, ank. La Rochelle 13./1. — Helge, Carlsen, ank. Haderslev 12./1. — Galathea, Jensen, ank. Bogense 13./1. — Sofie, Jensen, ank. Kalundborg 13./1. — Pallesen, Jensen, ank. Tønsberg 16./1. — Sofie, Mikkelsen, ank. Brunsbüttel 17./1. — Leif, Andersen, ank. Vejle 17./1. — Triton, Nielsen, ank. Aabenraa 16./1. — Ellen, Andersen, ank. Kristianssand 18./1. — Apollo, Nielsen, ank. Fowey 15./1. — Fylla, Rasmussen, ank. Dundey 19./1. — Erhardt, Larsen, ank. Hasle 19./1.

Æra. Rise, Bager, afg. Cadiz 15./1. til Rio Grande do Sul. — Norden, Rasmussen, ank. Dahouet 16./1. — Johanne, Østermann, pass. Helsingør 17./1. for syd. — Danmark er den 12./1. prajet paa 55°. Br. 5° Ø. Lgd. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Cadiz 17./1. — Kristian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 17./1. — Likka, Petersen, ank. Oporto f. O. 17./1. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar f. O. 17./1. — Chr. Rasmussen, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 17./1. — Arken, Christensen, ank. Rio Grande do Sul 12./1.

INDHOLD

Ved Aarsskiftet. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538. Kjøbenhavn Telefon 538.

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



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

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

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

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

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

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

Post-Adresse: Holmens Kanal 22. Telegram-Adresse: Copensura. Telefon-Nr. 43

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Ved Aarskiftet.

(Slutning).

Østersømarkedet laa i Aarets første seks Maaneder ualmindelig slet, da Tonnageudbudet var langt større end Begæret, og langt den overvejende Del af de Dampere, som sejlede, satte kun Penge til. I Aarets anden Halvdel blev der heldigvis en meget livlig Korneksport, uden at Fragterne kom op paa, hvad man vilde kalde gode Fragter; thi fra Petersborg betaltes højst $\frac{1}{3}$ Hvedebasis, fra Libau $11\frac{1}{4}$ d. til London eller Rotterdam, men Kornet bandt dog et meget betydeligt Antal Baade, og havde dette ikke været Tilfældet, vilde vi være bleven Vidne til en ganske overordentlig mat Sæson, særlig fordi en Del ekstra Tonnage kastedes paa Markedet fra August Maaned, da Storstrejken i Sverig begyndte. Der var igen i 1909 mange, meget store Dampere i Østersøen, særlig i St. Petersborg, hvor der næsten hele Navigationsperioden igennem kunde ses adskillige Baade, som lastede deres 30,000 Qrs. Havre eller mere. Ogsaa Trælaster skibedes hyppigere end nogensinde tilforn med disse Kæmpedampere, og det er lige drøjt nok for Rederne af de almindelige Størrelser at skulle konkurrere med dem. Fragtspekulanter har, tiltrods for Kampen mod dem fra forskellig Side, drevet deres Spil efter en udstrakt Maalestok, og de havde i de fleste Tilfælde Heldet med dem. Petersborg aabnede med en Rate af $11\frac{1}{4}$ d. for Korn til London og Rotterdam, og indtil ind i Oktober Maaned betales ikke over $1/0\frac{3}{4}$ à $1/1\frac{1}{2}$. Først i Oktober og November naas $1/2\frac{1}{4}$ à $1/3$. For Pulpwood til Rotterdam var Raten i Sæsonens første Maaneder Mk. 19 à 21 pr. Favn, senere Mk. 22—23 og lige paa Slutningen (i November) indtil $27\frac{1}{2}$, og til Terneuzen svingede Fragten mellem $28\frac{1}{2}$ og 33 Frcs. En Mængde Kortprops afskibedes til Østkyst Kulhavn til $20/$ à $32/6$ pr. Favn. Fra Kronstadt fandt der en meget betydelig Eksport Sted, hovedsagelig af skaaren Last, men Raterne var ikke særlig tiltrækkende. Til Grangemouth sluttes til $17/6$ à $20/$ D/B til Hull eller Grimsby $19/$ à $22/$, og først lige ved Navigationens Slutning betales omkring $30/$ eller lidt over. Reval betalte i Januar $10\frac{1}{2}$ d. Hvedebasis til Rotterdam, i Oktober $1/3$, derefter gradvis nedefter til $10\frac{1}{2}$ d. igen ultimo December. Navigationen paa Riga aabnede først op henimod Slutningen af April, og Raterne var meget lave paa Basis af $17/6$ à $18/$ D/B $\frac{1}{4}$ Boards til London eller Hull, Hfl. $10\frac{1}{2}$ Rotterdam. Frcs. $24/25$ Antwerpen, $25/26$ Rouen, i September kom Fragterne op paa henholdsvis $22/$ à $22/6$ Hfl. $11\frac{1}{4}$ à 12 og Frcs. 27 Antwerpen, 29 Rouen, som er Aarets højeste Træfragter. Samtidig eksporteres der en Del Hvede til $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis Rotterdam, $11\frac{1}{4}$ d. Antwerpen, Mk. 5 pr. 1000 Kilos Hamburg, men Raterne falder allerede i November til henholdsvis 9 d. $9\frac{3}{4}$ d. og Mk. $4\frac{1}{2}$. Hørafskibningerne fra Riga var smaa, og der betaltes ikke over 18 Frcs. til Dunkerque eller Ghent, men sent paa Aaret kun 17. Windau har fragtet jævnt indtil September, næsten udelukkende Trælast, som der betaltes de almindelige Rater for, højst Frcs. 28—29 D/B. $\frac{1}{4}$ Boards Antwerpen, Hfl. 16 Kappbjælker til Ghent, men ogsaa meget lave Rater akcepteredes, f. Eks. Frcs. 26 pr. Favn Kortprops til Calais, Frcs. 24 Pulpwood til Terneuzen. Fra September og Aaret ud var der en livlig Korneksport, og der betaltes til London eller Rotterdam fra $10\frac{1}{2}$ d. Havrebasis ned til $8\frac{1}{2}$, til Antwerpen fra 11d. til $9\frac{1}{4}$ d. Libau laa flov i Aarets første Maaneder paa Basis af $8\frac{1}{2}$ à 9 d. London eller Rotterdam og for Props til Østkyst Kulhavn betaltes $34/$ à $35/$ pr. Favn à 343 Kbf.; men fra September sluttes der en Mængde Dampere til højst $11\frac{1}{4}$ d. London eller Rotterdam, lavest $8\frac{1}{2}$ d. (i December), andre Pladser i Forhold. Trælastfragterne var gennemgaaende daarlige. Fra Königsberg fandt der en temmelig betydelig

Korneksport Sted fra August og i Løbet af de næste 2—3 Maaneder, og $\frac{1}{3}$ Hvedebasis betaltes højst, Tillæg af $1\frac{1}{2}$ à $2\frac{1}{4}$ d. for Sækkegods. Senere faldt Raten til $1/$, hvormed der gaas ind i det ny Aar. Træfragterne fra Botten er der intet særligt at sige om. De holdt sig næsten hele Sæsonen indenfor meget beskedne Grænser, f. Eks. Frcs. 30 à 34 pr. Favn Kortprops, fra Sydfinland til Calais eller Dunkerque $21/$ à $28/6$ til Østkyst Kulhavn, Frcs. 27 à 33 D/B. Dellast Boards til Antwerpen, medens der fra de nordligere Havne betaltes de sædvanlige Tillæg. Fra de svenske Pladser var Raterne gennemgaaende lave paa Basis af $19/$ à $22/6$ for skaaren Last fra Gefle til London, $22/$ à $27/6$ Cardiff. En Del Sukker afskibedes fra Danzig til Rater varierende mellem $4/$ og $4/9$ til London, $5/$ à $6/$ Liverpool. Kulfragterne til Danmark og Østersøen laa næsten hele Aaret igennem usædvanlig slet, og Gennemsnitsraterne er meget lave. Der betaltes fra god Østkysthavn (Tyne, Blyth, Wear, Hull eller Forth, ekskl. Boness) $3/3$ à $3/9$ Kjøbenhavn (c. 2,000 Tons Baad eller større), $3/10\frac{1}{2}$ à $4/3$ (mindre Baade), $4/3$ à $5/$ god dansk Provinshavn (1,000/1,400 Tons Baad), $4/9$ à $6/$ (400/700 Tons Baad), $3/9$ à $4/9$ Kiel (c. 2,000), $3/3$ à $4/4\frac{1}{2}$ Malmø (2,000/3,000), $3/10\frac{1}{2}$ à $4/9$ Stockholm (2,000/3,000), $3/4\frac{1}{2}$ à $4/$ Neufahrwasser, $3/3$ à $4/3$ Swinemünde, $3/10\frac{1}{2}$ à $4/$ Riga, $3/7\frac{1}{2}$ à $4/3$ Reval, $3/1\frac{1}{2}$ à $4/$ Kronstadt. Til sidstnævnte Plads var langt det overvejende Antal Befragtninger til saa usle Rater som $3/3$ à $3/4\frac{1}{2}$, som var Gennemsnitsfragten i Maanederne Juli—September. Fra Cardiff svingede Raterne mellem $4/$ og $5/1\frac{1}{2}$ til Kronstadt, $4/9$ og $5/3$ til Stockholm, $4/$ og $5/$ til Aarhus, $4/1\frac{1}{2}$ og $5/$ Kjøbenhavn, $4/4\frac{1}{2}$ og $5/$ Kiel.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

(Fortsættelse.)

Forslag om et Medlemsblad.

Kapt. Nielsen, Svendborg: Denne Sag er en gammel Gengang, som nu forhaabentlig kan gennemføres. Jeg har altid arbejdet for den Sag, thi jeg mener, det er af allerstørste Betydning, at Foreningen har sit eget Organ, hvor vi kan drøfte vore egne Sager. Søfartstidende har aldrig været og kan efter min Mening aldrig blive et virkeligt Medlemsblad. Jeg vil ikke sige noget ondt om Bladet, men det, vi trænger til, er et Blad, der ikke, som Søfartstidende, er et offentligt Blad, men et Foreningsblad, hvor vi kan snakke privat om vore egne Sager. Bedst vil det jo være, om Hovedforeningen vil gøre fælles Sag med os, saa vi faar et Blad for hele Foreningen. Men vil Hovedforeningen ikke det, maa vi selv tage Sagen op; maaske maa vi saa i Begyndelsen nøjes med et 14 Dages Blad, men sikkert er det, at vi ligesaa lidt som andre Organisationer kan undvære et Foreningsblad.

Se k r e t æ r e n: Ja, det er et gammelt Forslag. Jeg har tidligere været imod det dels paa Grund af det forøgede Arbejde, det rimeligvis vil paalægge mig, dels af Frygt for Splid i Foreningen. Nu ser jeg imidlertid, at det er ganske nødvendigt for os at have et Blad, hvorigenem der kan agiteres. Søfartstidende er maaske et meget godt Søfartsblad, men Medlemsblad i den rette Forstand er det ikke. Enhver Landsforening har et Medlemsblad, hvor dens Standsanliggender kan drøftes; men

ingen trænger mere end netop vi — Afdelingen for mindre Skibe — til saaledes ganske privat at drøfte vore egne Sager. Vi har nu netop en Sag som Oprettelsen af et Procesfond. En saadan Sag maa indgaaende behandles i et Medlemsblad, før den overhovedet kan føres igennem. De større Skibe er ganske anderledes gunstigt stillet; der er Rederne hjemme og kan faas i Tale, men vi har spredt enkeltvis over hele Landet c. 450 Medlemmer, som det næsten er umuligt at komme i Rapport til, naar vi ikke har et Medlemsblad.

Konsul Lund: Hovedforeningen vil sikkert stille sig saa velvillig, som det er mulig. Men før man optager Tanken om et eget Medlemsblad, bør man forsøge, om ikke Søfartstidende kan bruges som saadant. Man kunde dog prøve.

Kapt. Nielsen: Vi maa have et rigtig Medlemsblad.

Konsul Lund tror, at Sagen vil kunne ordnes med Søfartstidende.

Sekretæren: Jeg tror, der er en lille Smule Misforstaaelse hos enkelte angaaende dette Blad. Meningen er den, at Søfartstidende ligesaa lidt som noget andet Blad, der er bestemt for hele Offentligheden og hele Skibsfarten, kan være Foreningsblad og Agitationsmiddel for en saa speciel Gren af Søfarten som den mindre Sejlskibsfart.

Kapt. Plum, Bornholm, vilde støtte Tanken om et saadant Medlemsblad; det vilde sikkert kunne gøre sin store Nytte.

Ved Afstemningen vedtoges følgende Forslag enstemmig:

»Generalforsamlingen bemyndiger Bestyrelsen til at søge Samarbejde med Hovedbestyrelsen om Udgivelsen af et fælles Medlemsblad; hvis denne ikke maatte ønske at gaa med hertil, bemyndiges Afdelingens Bestyrelse til at arbejde hen til, at Afdelingen faar sit eget Medlemsblad.

Oprettelse af et Procesfond.

Kapt. Nielsen, Svendborg: Ogsaa dette er et Forslag fra Svendborg. Vi har dernede talt om denne Sag, og vi mener, at Tanken er god. Et saadant Procesfond vil være af uvurderlig Nytte for de mindre Skibe. Alene dets Tilstedeværelse vil sikkert virke afskrækkende paa mange Købmænd og Mæglere, som nu ofte behandler Smaaskibene skammeligt og afviser deres berettigede Krav med et haanligt: »Sagsøg mig, hvis De ønsker noget!«

Sekretæren: Forslaget er sikkert godt. Det vil føre til, at Medlemmerne vil føle, at de ikke staar alene. Men vi kan ikke vedtage det nu. Det vil jo medføre forøgede Udgifter, og det tør vi ikke uden videre paalægge Skibene, selv om Sagen er nok saa god. Den maa drøftes med Medlemmerne, Stemningen maa præpareres. Netop til en saadan Sags Opagation mangler vi vort eget Blad.

Mægler Pepke, Rønne, vilde anbefale Sagen. I Nordisk Skibsrederforening betales 13 Øre pr. Ton, og Skibene fik saa fri Proces. Maaske vilde det dog være bedre med et eget Procesfond.

Konsul Lund anbefaler Sagen. Har man tænkt sig noget Kontingent?

Nielsen har tænkt 7 Øre pr. Ton.

Konsul Lund mener, det bliver for lidt.

Sekretæren fraraader at nævne noget om Kontingent, den Sag maa nøje undersøges først.

Mægler Pepke: I Nordisk Skibsrederforening betaler Skibene vistnok visse Procenter af de vundne Procesbeløb. Noget lignende kunde maaske gøres her; det vilde ogsaa skaffe en Indtægt.

Kapt. Minor Rasmussen mente, at man maaske kunde faa nogle Oplysninger hos Verband deutscher Küstenschiffer, der har et lignende Fond.

Det vedtoges at arbejde for Sagens Realisation.

Forslag om Fyr m. m.

Kapt. Clausen, Rønne: Vi ønsker meget herved, at Fyret paa Bølgebryderen maatte blive forandret, saaledes at Fyret for det første bliver kraftigere og dernæst forandres saaledes, at det viser rødt klar af Hvide-Odde Rev paa den nordlige Side og ligeledes paa den sydlige Side klar af Hadinge-Rev.

Konsul Lund kunde slutte sig til Clausens Forslag. Sagen var for et Aars Tid siden bleven overgivet til Stadsingeniøren, men Konsulen kunde tilraade Foreningen at fremkomme med Forslag derom.

Kapt. Rasmussen, Marstal: Jeg vil gerne foreslaa, at det søges udvirket, at Lysbøjen paa Lillegrunden ved Fyns Hoved forandres fra rød til hvid, da det røde Lys som bekendt ikke ses ret langt.

Sekretæren fremsatte et Par Forslag fra Nyborg om en Lysbøje ved Rødsandet i Stedet for Andvningsballonen, samt om Afmærkning af Sejro-Rev mod Øst og Afmærkning af 7-Fods Pullen ved Ordrupnæs.

Samtlige Forslag vil blive indsendte til Ministeriet. (Sluttes).

Kjøbenhavn, d. 25. Januar 1910.

Vi har modtaget følgende:

Torsdag den 25. November 1909 ankom jeg til Wemyss for at indtage Kul til Hr. Nielsen i Bagenkop, for hvem d'Hrr. Chr. Salvesen & Co. i Leith var Agent. Fredag lossedes Ballast. Noget før Middag halede vi under Spout og indtog 60 Tons Kul til Kl. 2. Kl. 1 indkom tysk Skonnert »Tilly«. Da min Lasteordre ikke var ankommen, havde jeg Formiddag Kl. 9 afsendt Telegram til Hr. Mægler Petersen, Marstal, som straks pr. Telefon underrettede Hr. Nielsen desangaaende. Lørdag Morgen fortsattes Lastningen til Kl. 9, da der blev stoppet, fordi Ordren ikke var kommet. Vi vilde ellers have været færdig i god Tid og kunde være kommet ud med Højvande om Eftermiddagen. Jeg afsendte atter Telegram til Hr. Petersen: »Afventer Ordre. Skibet paa Liggedage«, hvilket ligeledes blev meddelt Hr. Nielsen. »Tilly« indlastede den Dag 150 Tons. Mandag den 29. Morgen Kl. 7 var »Tilly« lastet, og Lastningen af et andet Skib »Frederik & Ane« blev nu paabegyndt. Kl. 10½ ankom Ordren for mit Skib, hvorefter Lastningen fuldendtes til Middag. Jeg havde altsaa tabt to Dage. Da jeg ikke vilde tegne rene Konnossementer, afsendte jeg Telegram til Salvesen om at jeg forbeholdt mig to Dages Overliggedagspenge, hvorefter jeg modtog følgende Svar: »Can't agree your request as vessel not having lost turn if being loaded in regular colliery-turn as customary«. Dette var dog netop, hvad Skibet ikke var bleven, hvorfor jeg svarede: »Vessel lost turn, through order not forwarded« og modtog følgende Svar: »No claim as no other vessel arriving after yours has being loaded before yours«. Nu fandt jeg Sagen vel morsom, thi at dømme efter dette Svar kunde jeg have ventet paa Ordren i ubegrænset Tid uden at have Ret til Liggedagspenge, forsaavidt intet Skib ankom og blev lastet før mit. Jeg havde dog et andet Syn paa Sagen, tilmed var jo »Tilly« ankommet efter mig og lastet før mig. Jeg afsendte nu Brev til Salvesen med Sagen klart fremstillet, undertegnet af to Skibsførere, og udbad mig Svar pr. omgaaende; hvilket jeg ventede Tirsdag Aften, men Nej! Heller ikke Onsdag Formiddag kom det. Herover følte jeg mig højlig skuffet, thi fra et saa velagtet Firma havde jeg bestemt ventet Svar. Jeg meddelte nu Havnefogden, at jeg senere vilde indsende mine egne »B. L.«, og at han kunde underrette colliery office derom. En halv Time senere lod han mig vide, at nu kunde vi skrive de to Dage paa Salvesens »B. L.«, hvis jeg saa vilde tegne Konnossementerne. Ja! det var jo netop, hvad jeg havde forlangt; dermed var altsaa Sagen ord-

net. Ved Udlosningen i Bagenkop modtog jeg de £ 4 i Liggedagspenge sammen med Fragten. Hr. Nielsen indrømmede Sindrægtigheden med Ordren og var iøvrigt over for mig en »gentleman«. En yngre Skipper kunde jo mulig ved at modtage saadanne Telegramsvar i en lignende Situation lade sig dupere og derved tabe sin Ret. Derfor mener jeg, at det mulig kan gavne, at Sagen bliver fremstillet her i Bladet.

I. C. Boye,

Fører af Jagtgalease »De tvende Brødre« af Marstal.

Vi har modtaget følgende:

I Referatet af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibes Generalforsamling i Rønne den 15. ds., der findes optaget i *Dansk Søfartstidende* for 21. s. M., tillægges der mig — i min Omtale af, at ogsaa mindre Skibe udenfor indskrænket Fart er paabudt at føre Redningsbaad — følgende Udtalelse:

»Maaske kunde man imidlertid faa udvidet Grænserne for den indskrænkede Fart til at omfatte hele Østersøen, saaledes som der havde været arbejdet for, saa vilde man paa den Maade komme ud over den Vanskelighed«.

Selvfølgelig har jeg ikke udtalt mig saaledes — dette vilde jo nærmest være meningsløst — og De bedes derfor oplyse om, at der til ovenstaaende Del af Referatet burde have været tilføjet: for Østersøens Vedkommende.

Ærbødigst

C. Minor Rasmussen.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende mat for Laster til prompt Afskibning, dog er der sluttet enkelte Laster fra Vestsverig og Østnorge, ligesom der for senere Afskibning er adskillige flere Fragter i Markedet, dels fra skandinaviske- og dels fra Østersø-Havne, men Raterne, der tilbydes, er lave, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning. Der er solgt adskillige Trælaster særlig til England, og der underhandles om flere, saa at man kan have et lille Haab om, at Forholdene vil bedre sig noget lidt længere frem i Tiden. Returfragter Vest fra viser ikke nogen Svingninger, Kulfragter tilfredsstillende daarlignok Behovet, hvorimod der er flere Foderstoflaster til ret antagelige Rater.

For de mindre Skibe udbydes der nu flere Foraarsfragter fra de nordtyske Pladser; Danzig sluttede atter i sidste Uge til 6 M. for Rug, og baade fra Stralsund og Greifswald noteres ikke saa faa Ladninger. Stralsund byder for Havre 5 M. Af prompte Ladninger sluttedes fra Colberg for Rug 6¼ M., men ellers er det meget sparsomt hermed, da Befragterne foretrækker mindre Dampere, som ogsaa gennemgaaende tilbydes til lavere Rater, end Sejlere kan akceptere paa denne Aarstid, naar de skal gaa i Ballast til Ladepladsen.

Sverig er vedblivende meget flov med Hensyn til Stenlaster og slutter kun meget lidt; heller ikke Danmark viser sig særlig livlig. Kjøbenhavn sluttede for Hvede til Åhus 15 Øre, Landskrona 9 Øre, Nakskov, Majs, 15 Øre; et enkelt Skib opnaaede for Bomuldsfrøkager til Randers eller Frederikshavn 25 Øre.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

S p.) Hvornaar begynder Liggedagene for et Skib, der indklarerer til Bagenkop? — Papirerne skal nemlig sendes ind til Rudkjøbing. — Begynder Dagene at dreje Dagen efter Indklareringen paa Stedet eller først senere, naar Papirerne er ankommet til Toldkamret i Rudkjøbing?

I. C. Boye.

S v.) Liggedagene kan næppe anses at begynde før efter Skibets Indklarerung i Rudkjøbing.

Bestaar Skibets Ladning f. Eks. af toldpligtige Varer, maa Toldvæsenet være berettiget til at nægte Modtageren at paabegynde Losningen, forinden Tolden er deponeret, hvilket i dette Tilfælde skal ske i Rudkjøbing.

Hr. Skibsreder F. W. Valentin har i *Dansk Søfartstidende* for 21. Januar forespurgt, om Bestemmelserne i Bekendtgørelsen af 30. December 1909 angaaende Luftkasser i Redningsbaade skal forstaaes saaledes, at Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa anvendes i de ældre Baade, som vi nu har om Bord, hvis disse iøvrigt egner sig til at omdannes til Redningsbaade i Henhold til Loven.

Hertil har Redaktionen af *Dansk Søfartstidende* svaret: »De i § 9 givne Forskrifter kan utvivlsomt ikke forstaaes paa anden Maade, end at Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal kun kan benyttes, forsaavidt de allerede fra tidligere Tid findes i Baaden«.

Jeg vil hertil bemærke, at jeg for mit Vedkommende ikke deler denne Opfattelse og derfor ikke finder, at den ærede Redaktions Forstaaelse er helt utvivlsom.

Naar der i § 9, 13. Stykke, staar: Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade, da vil jeg allerførst henlede Opmærksomheden paa, at Bekendtgørelsen af 30. December 1909 samt Tilsynsmændenes Instruks af s. D. først er traadt i Kraft den 1. Januar 1910.

Med disse Data i Erindring og med Henvisning til det foran citerede Punkt i § 9 vil jeg fremsætte det Spørgsmaal: Hvornaar er en Baad nyanskaffet?

Besvarelsen heraf maa sikkert blive: En Baad er ikke nyanskaffet, hvis den er anskaffet, før den nævnte Bekendtgørelse og Instruks er traadt i Kraft, altsaa før den 1. Januar 1910. Det ligger dog i Sagens Natur, at naar der ikke er angivet en bestemt Dato, hvorfra man skal regne Tiden for Nyanskaffelsen, da kan denne Dato allertidligst regnes fra den Dag, vedkommende Bestemmelser er traadt ud i Livet.

At der andetsteds i § 9 i Forbindelse med Anskaffelsen af Redningsbaad er nævnt den 1. Januar 1910 kan kun bestyrke den her fremsatte Mening. Naar der, som tidligere nævnt, i § 9 sees, at i nyanskaffede Baade maa Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal ikke benyttes, saa ledes Tanken uvilkkaarligt hen paa det Spørgsmaal: Hvad maa man da bruge i ældre Baade, anskaffede før 1. Januar 1910? Herom er intet sagt i Bekendtgørelsen, men noget maa man naturligvis bruge, og man danner sig da ganske naturligt i Følge vor Sprogbrug den Forstaaelse, at det, der i det ene Tilfælde (nyanskaffede Baade) angives som et Forbud, i det andet (ældre Baade) maa forstaaes som en Tilladelse.

Hvis man ikke af § 9, 13. Stykke, er berettiget til at danne sig en saadan Opfattelse, da vilde det være ganske interessant at vide, med hvilken Hensigt det nævnte Stykke er optaget i Bekendtgørelsen. Jeg skal tilføje, at den her fremsatte Opfattelse er ganske overensstemmende med den, der tidligere er fremsat af en Autoritet paa dette Omraade, og jeg vil paa det bestemteste hævde, at det paa et Tidspunkt, der ikke ligger ret langt tilbage, ikke var Meningen at nægte Anvendelsen af galvaniserede Jern- eller Staalluftkasser i Baade, bygget før 1. Januar 1910.

Det vilde jo ogsaa være ganske urimeligt, naar man ser hen til de norske Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe, hvor de nævnte Materialer ikke alene i ældre Baade, men ogsaa i nyanskaffede, anses for jævngode med Kobber og yellow-metal.

Iøvrigt er det her omhandlede Spørgsmaal tilligemed flere andre vedrørende Bekendtgørelsen af 30. December 1909 af Dansk Sejlskibsrederi-Forening gjort til Genstand for en Forespørgsel, der under 10. ds. gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart er indgivet til Ministeriet for Handel og Søfart.

Kjøbenhavn, den 22. Januar 1910.

C. Minor Rasmussen.

Vi skal hertil bemærke følgende:

Den ærede Indsender kommer i den sidste Del af sit Indlæg ind paa forskellige Forhold, om hvis Rigtighed vi i Følge Sagens Natur ikke kan have nogen Mening, og som vi derfor skal lade ligge. Men hvis den ærede Indsender er rigtigt underrettet paa det Punkt, at det for forholdsvis kort Tid siden ikke var Meningen at nægte Anvendelsen af galvaniserede Jernkasser i Baade bygget før 1. Januar 1910, saa synes den Mulighed at ligge nær, at det er For-

handlingerne med Board of Trade, der er Aarsag til Forbudet; Board of Trade tillader nemlig ikke Anvendelsen af galvaniserede Kasser i engelske Redningsbaade.

Siden den ærede Indsender imidlertid har draget Rigtigheden af vor i forrige Nummer givne Besvarelse af Forespørgslen angaaende Forstaaelsen af § 9 i Tvivl, mener vi at skyldte vore Læsere en nærmere Redegørelse for de Betragtninger, der har været bestemmende for os ved Besvarelsen.

I Bekendtgørelsens § 9 omhandler Stykkerne 9 til 16, begge inklusive, udelukkende Redningsbaade, hvad der ses af hele Sammenhængen; desuden er den paagældende Del af Paragraffen rykket ud af Linie med den øvrige Tekst, saaledes at Stykkerne 9 til 16 udgør et eneste samlet Afsnit af § 9. Stykke 13: »Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade« gælder følgelig slet ikke Baade i Almindelighed men derimod nyanskaffede Redningsbaade, altsaa Redningsbaade som er bygget eller paa anden Maade tilvejebragt efter 1. Januar 1910, i Modsætning til Redningsbaade fra før den nævnte Dato. I Instruksen for Synsmændene finder vi om det samme Spørgsmaal: »I Redningsbaade, som ere anskaffede efter 1. Januar 1910, maa ikke anvendes Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal. Findes saadanne Luftkasser i ældre Baade, skulle de ved Synet grundigt efterses overalt«.

Ogsaa her er der aabenbart kun Tale om Redningsbaade, og der skelnes ogsaa her øjensynlig mellem Redningsbaade fra før Nytaar og Redningsbaade, der stammer fra i Aar.

Naar hertil kommer, at det er en gammelkendt Regel ved Lovgivning paa tekniske Omraader, at man saavidt muligt lader det gamle blive bestaaende, men kræver Bestemmelserne overholdt ved alle Ny-Indretninger, saa vil det let ses, at vort Svar ikke kunde blive anderledes end ovenfor af den ærede Indsender anført. Redningsbaade, der allerede eksisterede, før Bekendtgørelsen traadte i Kraft, har utvivlsomt Tilladelse til at beholde de galvaniserede Kasser, som de maatte være forsynet med, hvorimod det paagældende Materiale ikke kan anvendes i Baade, der først nu indrettes til at gaa ind under Betegnelsen »Redningsbaade«.

Løvrigt deler vi fuldt ud den Opfattelse, at galvaniseret Jern og Staal burde være godkendt til Forfælgelse af Luftkasser, idet dette Materiale i Virkeligheden ikke kan siges at være væsentlig mindre holdbart og betryggende end Kobber og Gultmetal.

Red.

Havarier og Forlis.

Randelsborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, strandede ved Windau i December Maaned, er nu bragt flot af Russisch Baltischer Bergungs Verein og indbragt til Windau. Skibet har en Del Skade paa For- og Agterstevn m. m.

Petrolea, Tankdpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 19. ds. paa Grund ved Udsejlingen fra Stockholm. Flot uden Assistance og ankommet hertil Kjøbenhavn, hvor Skibet skal reparere paa Flydedokken.

Blondina, Galease af Rendsburg, der, som meddelt, grundstødte paa Tunø Røn, er kommet flot uden Assistance.

Bunte Kuh, tysk Fiskedpsk., har ved Hirtsholmene været i Kollision med Kielerdpsk. »Signal« og indløb til Frederikshavn med en mindre Læk i Maskinrummet og Skade paa Styrbordsbov. Efter foreløbig Reparation afsejler Skibet til Hamburg.

Havilde, norsk Dpsk., kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Horsens til Rørvig paa Grund paa Møllegrunden udfør Endelave. Dpsk. »Activ« af Horsens har bragt Skibet flot, og Rejsen fortsattes til Rørvig.

Fra Sø og Land.

En Kamp med Skydevaaben i et Skib. Paa Dækket af en Slup, som laa ved Hesse i Humberfloden, er der forefaldet en alvorlig Kamp med Skydevaaben, fortæller »Shipp. Gaz.« Efter Kaptajn Watsons Beretning kom en Mand ved Navn Thomas Cornwall en Nat omkring Midnat roende hen til hans Fartøj og forsøgte at komme om Bord for, efter hvad han sagde, at faa en Kop The. Kaptajnen forbød ham Adgang og trak sig derpaa tilbage til sin Kahyt; men faa Minutter efter hørte han en Tummel paa Dækket, og da han kiggede ud af sin Kahytsdør, saa han sin Hund angribe Cornwall. Da han frygtede for, at den ubudne Gæst kunde blive farlig, ladede han sit Gevær. Inden han fik sagt et Ord, trak Cornwall imidlertid en Bøsse frem, som han indtil da havde holdt skjult, og fyrede efter Kaptajnen. Denne, der næsten blev blindet af Røgen, fór ind i Kahytten greb sit Gevær og fyrede til Selvforsvar paa Angriberen. Cornwall faldt om paa Dækket haardt saaret, hvorefter Kaptajnen kaldte paa sin Styrmand, der hjalp ham med at ro den saarede Mand ind til Hesse's Havn. Han blev senere flyttet til Hospitalet i Hull, hvor han døde.

Det antages, at Cornwall er kommet om Bord i Sluppen med onde Hensigter, og denne Antagelse bestyrkes ved den Omstændighed, at

Baaden, i hvilken han kom om Bord, var stjalet fra et andet Skib i Havnen.

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

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 23./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 23./1. til Havre. — Algarve, Borries, afg. Denia 23./1. til Malaga. — Anglo Dane, Wienecke, ank. hertil 22./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Reval 21./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Rodosto 22./1. til Panderma. — Arkansas, Peronard, afg. Boston 11./1. hertil. — Arno, Strubberg, ank. hertil 21./1. — Aurora, Fischer, ank. Riga 17./1. — Baron Stjernblad, Therikildsen, ank. Riga 17./1. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 21./1. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 16./1. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Messina 23./1. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Aalborg 21./1. — Douro, Søberg, ank. Oporto 22./1. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 24./1. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. London 17./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios, Sørensen, ank. Libau 22./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Hengest, Munk, afg. herfra 22./1. til Riga. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 22./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 15./1. til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 21./1. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, afg. herfra 22./1. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 10./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kursk, Gommesen, pass. Brunshüttel 22./1. for London. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 22./1. til Hull. — Loire, Craignou, oplagt i Bordeaux. — Louise, Mikkelsen, afg. Riga 22./1. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 19./1. til New York. — L. P. Holmblad, Jonsen, afg. Dunkerque 23./1. hertil. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. hertil 22./1. — Moskoy, Müller, afg. Palermo 21./1. til Cascaes. — Nicolai II, Clauson-Kaas, pass. Dartmouth 18./1. til New York. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 20./1. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Pillau 20./1. — Omsk, Harder, ank. Hull 20./1. — Osear II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Halifax 20./1. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 23./1. for London. — Pregel, Sonne, afg. herfra 22./1. til Reval. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 12./1. — Seine, Dampt, oplagt i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Portinglis 19./1. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 22./1. til Haugesund, Stavanger og hertil. — Tiber, Bech, afg. herfra 19./1. til Swansea. — Tyr, Thaning, ank. hertil 23./1. — United States, Wulff, laster. — Viking, Meyer, ank. Arendal 22./1. — Doka, afg. herfra 15./1. til Manchester. — Freya, ank. hertil 22./1. — Vadsø, afg. Liverpool 22./1. hertil.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Riga 18./1. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. Ghent 22./1. til Tyne f. O. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Riga 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, passeret Holtenau 21./1. for London. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 15./1. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Jaffa 8./1. til London. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Norge. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 6./1. til Sverig. — Newa, Dahl, afg. Braile 5./1. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Southampton 22./1. — Nexos, Basse, ank. Lemerick 21./1. — Ellen, Hansen, pass. Skagen 19./1. for Riga. — Gerda, Iversen, ank. Königsberg 20./1. — Hebe, Gregersen, afg. Esbjerg 20./1. til Boness. — Inger, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Johanne, Thøgersen, ank. Belfast 20./1. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Casablanca 20./1. — Laura, Pedersen, ank. Esbjerg 20./1. — Cito, Jepsen, ank. Belfast 22./1. — Napoli, Brinch, ank. Grangemouth 22./1. — Bodil, Uldall, pass. Hirtshals 22./1. for Aarhus. — Nerma, Schiff, ank. Belfast 21./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 19./1. — London, Bom, ank. Methil 19./1. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 17./1. — Bryssel, Kaas, afg. Newport 21./1. til Tunis.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Cardiff 21./1. til Honfleur. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rouen 21./1. til Penarth. — Roma, v. Thun, afg. Windau 18./1. til Antwerpen.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Santander 22./1. — Nelly, Clausen, afg. Middlesbro 17./1. til Aviles. — Fanny, Eriksen, ligger i

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: For Indgaaende ved Hals 3 Øre. For Udgaende ved do. 3 Øre. For Indgaaende i Havnen 10 Øre. For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 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 Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnekaj 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 Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævnne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der in-den 3 Maane-der efter Ind-førslen gen-udføres til Udlandet.	Lods-penge betales ef-ter Skibets Dybgaa-ende, Drægtighed og den Distance, der lod-ses, og ere meget mo-derate. Der er Som-mer- og Vintertakst. Bugsering af Damp-skibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Di-stance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af 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 F d lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk. Jernbane langs Havnen

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stort ny Havnebøje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforudneden.	Ballastgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotet 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastgift: 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 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. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredder er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastgift: 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. Maskinabriks 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 Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastgift 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 Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. 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.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen + 1 Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B. R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingssplads, 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 Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks højden 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 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskib paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Damperskibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, ank. Dunkerque 21./1. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 21./1. — Dagny, Sørensen, afg. Llanelly 21./1. til Calais. — Mary, Bang, ank. til Grimsby 17./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rotterdam 20./1. — Russia, Poulsen, afg. Wearmouth 18./1. — Carl Hecksher, Starck, ank. Carlotorte 21./1. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 1./1. — Normannia, Erichsen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund, afg. Leith 4./1. — Canada, Jespersen, ank. Marseille 10./1. — Livonia, Lindberg, ank. Dunkerque 17./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Helsingør 20./1. — Patria, Dam-Larsen, ank. Filadelfia 29./12. — Gratia, Sørensen, ank. Burntisland 21./1. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bordeaux 14./1. — Gallia, Nielsen, ank. Nicolajeff 16./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 14./1. — Sarmatia, Pedersen, afg. Sevona 20./1. — Kotionia, Friis-Rasmussen, afg. Oneglia 23./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. London 19./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 22./1. — Carbonia, Mathiasen, ank. Riga 14./1. — Estonia, Winckler, afg. Oran 10./1.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Reval 19./1. — Selandia, Troensegaard, ank. Antwerpen 18./1. — Secalia, Jensen, ank. Norfolk 21./1. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, ank. Nicolajeff 14./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 19./1.

Ostasiatisk Kompagni. Cathay, Kruuse, ank. Antwerpen 21./1. — Indien, Gabe, afg. Hongkong 21./1. til Shanghai. — Siam, Cortsen, afg. Shimonoseki 20./1. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Pangan, Kuudsen, ank. Antwerpen 19./1. — Samui, Licht, afg. Colombo 21./1. til Penang. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 21./1. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 15./1. til Suez. — St. Croix, Jensen, afg. Singapore 25./1. til Suez. — Cambodia, Christensen, afg. Kjøbenhavn 21./1. til Norrköping. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Genua.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21./1. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, ank. Stockholm 20./1. — Helene, Sørensen, ank. Reval 14./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. Methil 20./1. — Hermia, Hansen, ank. Odense 19./1. — Alice, Schultz, afg. Grangemouth 21./1.

Nordøen. England, Andersen, afg. Boness 22./1. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Rusland, Madsen, pass. Skagen 22./1. for Middelfart.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./1. — Tyskland, Danstrup, afg. Kjøbenhavn 20./1. — Belgien, Nielsen, ank. Hamburg 22./1.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Leith 21./1. til Færøerne og Island. — Perwie, Egidiusen, ank. Kjøbenhavn 22./1.

Frem. Augusta, Bagger, afg. Swansea 21./1. til Rochelle. — Freja, Nielsen, afg. Malmø 21./1. til Riga. — Vera, Thing, ank. Korsør 24./1.

Skandia. Gulfaxe, Ankorsen, ank. Rotterdam 22./1. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 15./1. — Rimfaxe, Faber, ank. Libau 23./1. — Sebach Steenberg, Theiland, ank. Nykjøbing F. 21./1.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Nantes 22./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Ténés 17./1. — Martha, Christensen, afg. Týne Dock 14./1. — Elna, Ratje, ank. Grangemouth 19./1. — Therese, Pedersen, ank. Cardiff 21./1. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./1. — Jeanne, Løffler, afg. Tunis 20./1. — Vera, Risø, ank. Granton 17./1. — Daisy, Lagesen, afg. Genua 21./1.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Rouen 20./1.

Svensden & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Grangemouth 21./1. — N. F. Høffding, v. Deurs, ank. Libau 23./1. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 23./1. nordg. — E. D. S. Adolph, Feuger, ank. Libau 21./1. — Alfred Hage, Møller, ank. Cardiff 23./1. — Ajax, Brøsen, afg. Blyth 21./1. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 21./1. — G. Koch, Jørgensen, afg. Haugø 22./1. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Windau 22./1. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Ghent 21./1.

Sejlskibe.

Æro. Rolf, Christensen, ank. Soussé 18./1. — Proven, Schmidt, ank. Laguna 18./1. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Laguna de Terminos 18./1. til Falmouth f. O. — Nauta, Stærke, ank. Gibraltar 19./1. — Claudia, Aberg, afg. Antwerpen 19./1. — Johanne, Østermann, ank. Karlskrona 18./1. — Maagen, Mortensen, ank. Geestemünde 20./1. — Svalen, Rosenbeck, ank. Messina 21./1. — Vera, Clausen, ank. Yarmouth Red 18./1. p. R. t. Erquy. — Johanne, Hansen, ank. St. Ybes 20./1. — I. A. Kromann, pass. Prawle Point 20./1. for Faro. — Skandia, pass. Wolmer 19./1. for Ostende.

INDEHOLD

Ved Aarskiftet. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe. — Kjøbenhavn, d. 25. Januar 1910. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Skib til Salg.

Skonnert „Fylla“ af Køge, der maaler 31¹⁶/₁₀₀ Reg.-Tons, er til Salg. Man bedes henvende sig til

Skipper S. R. Stage, Bøgeskov pr. Storehedinge.

Skib til Salg.

Skonnert „Signe Marie“, der maaler 30²/₁₀₀ Netto Tons er til Salg ved Henvendelse til

Skibsfører H. A. Larsen Rørvig pr. Nykjøbing Sj.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øst. 2238x.

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

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

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

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**
Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,
Skibsmæglere & Speditører.
Etabl. 1881.
Kotka, Finland.
Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.
Lager af Bunkerkul.

BLOM & Co.
Norrköping.
Shipbrokers.
Telegramadresse: „Blom“.

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

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

W. Coops Skibshandel
Vejele.
Al Slags Proviand til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

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

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

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

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviand samt Skibsinventar, Ankrø. Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i

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

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

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

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 Gauge
10 %	20 %
26 Gauge	52 Gauge
30 %	40 %
104 Gauge	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

Kjøbenhavn, d. 28. Januar 1910.

Advarsel imod for tidlige Fragtafslutninger. The Baltic and White Sea Conference's Forretningsudvalg advarer i Følge »Hamb. Corr.« i et Cirkulære sine Medlemmer imod for tidlige Fragtafslutninger, da Udsigten til en Bedring af Fragtmarkedet ikke i flere Aar har været saa gunstig som nu. Alle større Dampere, der hidtil har været beskæftiget i Østersøfart, er paa Grund af en Bedring i de oversøiske Fragter gaaet ud af Østersøfarten. Den naturlige Følge heraf er, at de mindre Skibe og Dampere af Middelstørrelse er mere efterspurgte, hvilket vil have en heldig Indflydelse paa den kommende Sæson. Det er derfor af den største Vigtighed, at Rederne viser sig noget tilbageholdne for at give Udviklingen af Fragtbedringen Tid til at fæstne sig. Uden Tvivl har den tidligere alt for ofte anvendte Skik med Forudbefragtninger haft Fragtens nuværende lave Niveau til Følge. Desuden bør Rederne tage de nuværende Arbejdsvanskeligheder i de engelske Kuldistrikter, der i al Fald let kan medføre en Prisstigning af Bunkerullene, med i Betragtning, hvortil kommer, at der ogsaa maa regnes med det af Foreningen flere Gange omtalte Lasteliniespørgsmaal.

Forhaabentlig vil Rederne ikke undervurdere disse forskellige Omstændigheder, men tage dem alvorlig under Overvejelse.

Bjergning? Rederen af et Sejlskib, til hvem der blev stillet Krav om Bjergeløn, afgjorde Sagen i Mindelighed, skriver en Indsender i »Shipp. Gaz.« og føjer til, at det kunde være interessant at vide, om der under de foreliggende Forhold virkelig kunde gøres Fordring paa Bjergeløn. Sagens Omstændigheder var følgende:

Skibet fik en svær Storm. Det ankrede, men drev for sine Ankre og mistede det ene af disse, hvorefter det drev ind til en Afstand fra Kysten af en halv Sømil i Nærheden af en lille Havn. Redningsbaaden kom ud og bragte Kaptajnen og Besætningen i Land, men to Timer senere blev Søen væsentlig mere rolig. Kaptajnen bestemte sig derfor til saa tidlig som muligt næste Morgen at gaa om Bord igen med sin Besætning. Tidlig den næste Morgen gik imidlertid nogle Fiskere, uden Tilladelse fra nogen, som havde med Skibet at gøre, og uden at vide, hvad Kaptajnen havde i Sinde at foretage sig, om Bord i Skibet og bragte det i Havn. Kaptajnen, som ikke var i Stand til at faa fat i en Baad, kunde ikke gøre andet end rolig se paa, at Fiskerne bragte hans Skib i Havn.

Hertil svarer Bladet: »Dette Tilfælde synes netop at være af dem, som er lige paa Grænsen af, hvad der kan kaldes Bjergning. Hvis Skibet var i nogen Fare — og under de foreliggende Omstændigheder er det ikke let at godkende den Paastand, at der slet ingen Fare var — saa vilde den ydede Assistance ved en umiddelbar Betragtning være Bjergning, som dog kun kunde berettige Bjergerne til en mindre Bjergeløn.

Hvis Bjergerne derimod paa nogen Maade beredte Kaptajnen eller Besætningen Vanskeligheder, ved at lægge dem Hindringer i Vejen for at komme tilbage til deres Skib, vilde en saadan Optræden rimeligvis berøve dem enhver Ret til nogen Bjergeløn, hvad der fremgaar af et tidligere Tilfælde af denne Art. Men den Kendsgerning alene, at Fiskerne er kommet Kaptajnen i Forkøbet vil næppe kunne berøve dem Ret til Bjergeløn«.

Ved et Møde i Svendborg i Onsdags blev i Følge »Svendb. Amtst.« dannet en Fragtassuranceforening i Tilslutning til Svendborg Søassurance. Til Forretningsfører valgtes Rejseagent Kapt. Ferd. Nielsen.

Bestyrelsen bestaar af den i Svendborg Søassurance valgte Komite i Forbindelse med Forretningsføreren, og den aarlige Præmie blev fastsat til 25 Øre pr. Ton under Dækket.

Der indtegnedes ved Mødet 60 Skibe i Foreningen.

Dødsfald. Kjøbenhavn, 24. Januar. (Ritz. Bur.) Hovedkasserer i Det forenede Dampskibsselskab Jørgen Valdemar Aarbye er afgaaet ved Døden.

Søfolks Sparepenge. Fra 1. April 1908 til 31. Marts 1909 er der gratis hjemsendt for danske Sømænd gennem Konsulaterne og Udenrigsministeriet ialt 62.882 Kr. i 256 Sendinger.

I Aaret 1907—08 indkom 272 Sendinger med 58,648 Kroner. (Ritz. Bur.)

Indsejlingen til Mariager Fjord. Mariager, 26. Januar (Ritz. Bur.). Til Regering og Rigsdag er der i Gaar indsendt Andragende om forbedrede Belysningsforhold ved Indsejlingen til Mariager Fjord. Andragendet er underskrevet af 54 Skibsførere i det nordlige Jylland.

Retteise: Som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, afholder Kjøbenhavns Skipperforening Generalforsamling den 9. Februar d. A. De reviderede Regnskaber ligger til Eftersyn paa Foreningens Kontor fra den 24. Januar og ikke som ved en Fejltagelse anført i en tidligere Bekendtgørelse fra den 1. Februar.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

(Slutning.)

Forhandling om Sygeforplejning.

Mægler P e p k e, Rønne: Som bekendt paahviler det efter Søloven Rederen at bekoste Mandskabets og Skipperens Kur og Pleje i Sygdomstilfælde i fire Uger i Hjemlandet og otte Uger i Udlandet. Denne Bestemmelse er en Uretfærdighed mod de smaa Redere, som selv fører deres Skibe. Medens Førerne på større Skibe faar Underhold af deres Rederi, maa Førerne for de mindre Skibe i Sygdomstilfælde underholde sig selv, da de selv er Redere. Kunde det ikke ordnes saaledes, at Mandskabet var i en Sygekasse, som saa kunde refundere Skibet dets Udlæg.

Kaptajn M i n o r R a s m u s s e n troede i hvert Fald ikke, at Skibene kunde blive fritaget for at betale Mandskabets Sygepleje; da dette var en hævdvunden Bestemmelse.

Dirigenten mente heller ikke det lod sig gøre; det vilde være af fratage Søfolkene en af deres gamle Rettigheder, og de havde ikke for mange. Men maaske kunde Sagen ordnes ad Sygekassevejen eller ved Statens Hjælp; thi som Ordningen nu var, var det en Uretfærdighed mod de mindre Skibe.

S e k r e t æ r e n lovede, at det skulde blive undersøgt, hvorledes andre Arbejdsgivere med fast ansat Tyende var stillet, og der skulde blive gjort for Sagen, hvad der kunde gøres.

Kaptajn Plum mente ikke, at Sygekasserne betalte for Sygdomstilfælde udenfor Sygekasse-Kredsen.

Købmand Bidstrup troede dog nok, de vilde gøre det, naar man mødte med tilstrækkelige Beviser. Man vedtog at arbejde for en heldig Løsning af Sagen.

En Mægler paa hver Plads.

Sekretæren: Fra Fakse er indsendt et Forslag om, at Foreningen skulde have en bestemt Mægler paa hver Plads, som Foreningens Medlemmer kunde søge. Desværre er Forslagsstilleren ikke selv til Stede.

Kaptajn Rasmussen, Marstal, troede ikke, det kunde opnaas at faa alle Skibe til at søge en bestemt Mægler. Selv om de danske Skibe blev enige, vilde andre Landes Skibe ikke gøre det, og saa var det unyttigt.

Havnefoged Henriksen, Rønne, troede ogsaa, det var heldigt, at der var Konkurrence mellem Mæglerne.

Mægler Pepke kunde ikke indrømme dette. Konkurrencen vilde kun gavne Købmændene, men skade Skibene. Siden de to Mæglere i Rønne havde slaaet sig sammen, var Fragterne dér steget.

Konsul Lund: Vi har gode Forhold her i Rønne, men der er mange Steder, hvor de er mindre heldige. Spørgsmaalet om Mæglerinstitutionen har været til Behandling i Fællesrepræsentationen, men man blev ikke enig, idet Sejlskibenes Repræsentanter holdt paa, at Adgangen til at drive Mæglervirksomhed skulde være fri, medens Dampskibene ønskede den privilegeret.

Kaptajn Christiansen, Aalborg: Vi prøvede en Gang i Aalborg alle at holde os til en bestemt Mægler. Det gik ogsaa godt i nogen Tid, og Fragterne gik op; men da det begyndte at blive skralt med Fragter, begyndte man ogsaa at gaa til andre Mæglere, og det hele splittedes. Det lykkes vist ikke at gennemføre Tanken, for der er større Sammenhold mellem Skibene.

Ændring af Lovenes § 16.

Sekretæren: Vore Loves § 16 siger nu, at Kasserer (altsaa jeg) indestaar med hele sin Formue for Foreningens Kapital, undtagen i Tilfælde af Ildebrand eller Indbrud. Jeg ønsker gerne tilføjet: samt i Tilfælde af det Pengeinstituts Insolvens, hvor Pengene med Foreningens Billigelse er anbragt.

Ændringen vedtoges enstemmig.

Mødested for næste Generalforsamling.

Man valgte Odense som et centralt Sted.

Valg af Delegeret til Hovedforeningens Generalforsamling.

Sekretæren: Da Hovedforeningens Generalforsamling skal afholdes i Kolding, vil jeg tillade mig at foreslaa vor Kredsformand i Kolding, Kaptajn Petersen.

Dette Forslag toges tilbage, da Nielsen, Svendborg, foresloges af flere. Nielsen valgtes derpaa.

Eventuelt.

Kaptajn Plum fremlagde et detaljeret Forslag om Arbejdsløshedskasser for mindre Skibsførere.

Sekretæren kunde ikke udtale sig om, hvorvidt Sagen kunde realiseres, men fik Forslaget overladt for nærmere at undersøge Sagen.

Dirigenten bemærkede, at en Sag som denne netop kunde have været debatteret gennem et Medlemsblad.

Konsul Lund forespurgte, om ikke de Skibe, der nu eventuelt blev stoppet af det ny Tilsyn, kunde faa Laan af Staten til at bringes i Stand for — i Lighed med de Laan, som ydedes Fiskere.

Sekretæren mente ikke, der eksisterede noget Fond dertil, men man kunde indgaa til Regeringen med et Forslag derom. Desværre var det jo den alleruheldigste Tid at komme og forlange Penge. Men naar der kan

gives til Landmænd og Fiskere, maa vi vel ogsaa kunne faa.

Kaptajn Albertsen, Marstal: Der siges, at Staten ikke har Penge; men den vedbliver at paalægge os Byrder, saa den bør ogsaa hjælpe os at bære dem. Den bør ikke stille os ugunstigere end vore Standsfæller i Nabolandene, thi saa gaar vi helt til Grunde. Lad os søge Staten om at blive fri for det Lastemærke, ellers bliver det vor Ruin.

Sekretæren: Der er — vedrørende Lastemærket — gjort alt, hvad der paa nogen Maade kan gøres. Jeg har arbejdet i den Sag saa ivrigt, at der endog er rettet Bebrejdelse derfor imod mig. Desværre blev begge de to Love, Lastelinieoven og Tilsynsloven, forcerede gennem Rigsdagen, saa vi, trods alt, kom for sent. Jeg skrev til Rigsdagsmænd af alle Partier, baade i Folketing og Landsting, men det var for silde. Jeg henvendte mig til Kandidaterne paa et Valgmøde; men af vor Folketingsmand fik jeg det betegnende Svar: »Vi anede ikke, der var noget galt, da Lovene forelagdes af »jeres egen Minister!« For ganske nylig var der — med Tanke paa den endelige Lov — indgaaet Skrivelse til Regeringen om Fritagelse for Lastemærke Øst for Bergen—Texel.

Ogsaa ved Tilsynsloven — eller rettere den dertil knyttede Bekendtgørelse — var der opnaaet Lempelser.

Sekretæren udarbejdede følgende Resolution, som vedtoges enstemmig:

»Idet Generalforsamlingen beklager, at Lastelinieoven og Tilsynsloven blev ført saa hurtig gennem Rigsdagen, at Sejlskibenes Organisationer ikke fik Lejlighed til at indvirke paa deres Affattelse, formener man det nødvendigt, at der af Staten ydes saadanne Skibe, som det paa Grund af Tilsynsloven nægtes at gaa til Søs, billige Laan til at bringes i den Stand, som Tilsynet fordrer.«

Hermed var Dagsordenen til Ende, og Generalforsamlingen sluttedes med et Leve for Dirigenten og Sekretæren.

Om Aftenen samledes man til en animeret Fællespisning.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Februar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Den almindelige Fordeling af Lufttryk og Vindforhold adskiller sig ikke væsentlig fra Forholdene i Januar Maaned.

Kystvinde. Den evropæisk-afrikanske Side. I Februar er Vindene ved Nordevropas Kyster meget foranderlige med Hensyn til Retning og Styrke; dette gælder ogsaa Kyststrækningen mellem Kap Finisterre og Gibraltar. Ved Marokkos Kyst er Vinde mellem S. og SV. hyppige, og paa Madeira optræder ikke sjældent Storme mellem S. og SV. Paa de Kanariske Øer forekommer dels de fremherskende Vinde mellem NNØ. og NNV. og tillige Storme fra Retninger mellem SØ. og SV.; disse sidste kendes ofte paa et forudgaaende stærkt Barometerfald, medens stærke Stigninger af Lufttrykket tyder paa Østenvindens Genoptræden. Indtil Kap Verde forekommer ved Kysten hyppig Vinde mellem N. og NØ. Syd derfor ved Sierra Leone Kysten forekommer ofte Vindstille og nordvestlige Vinde, og tillige optræder Land- og Søbrise ret udpræget. SV. Monsunens Omraade naar imod Vest næppe længere end til Kap Palmas Længde. Fra Marokko og indtil Kamerum kan man i

Februar af og til vente Harmattan, en tør, heftig og hed Landvind fra Ø. og ØNØ., som medfører usigtbart Vejr og et udstrakt Støvfald over den Del af Havet, som ligger Vest for Sahara. Omtrent Halvdelen af samtlige Tilfælde af Støvfald falder paa Februar Maaned, og det meget usigtbare Vejr, som Støvfaldet foraarsager, særlig ved de Kanariske Øer, har ofte givet Anledning til Forlis. Saa snart Vinden (Passaten) genantager Retningen N. eller NNØ. ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Vindstille Bæltet mellem begge Passaterne er i Februar selv i Nærheden af den afrikanske Kyst forholdsvis meget smalt. Hyppigheden for Vindstille paa det aabne Hav er endnu under 10 pCt.

Den amerikanske Side. Paa de højere Bredder er Fralandsvinde i afgjort Overvægt. Vinterstormene paa De forenede Staters Atlanterhavskyst begynder Nord for Kap Hatteras som oftest fra SØ. med faldende Barometer og Regn; senere gaar Vinden næsten lige saa ofte gennem NØ. som gennem SV. om til NV., og i Stedet for Regn falder der ofte Sne. Med NV. klarer Himlen op, og Vejret bliver i nogen Tid stadigt. Naar man ser bort fra Snefaldet, har Vejret denne Karakter helt ned til Bermuda Øerne. I Meksiko Bugten forekommer »Northers« nu sjældnere, hvorimod SØ. Vinde optræder meget hyppigt. Ved hele Mellemerikas og Venezuelas Atlanterhavskyst og paa Antillerne blæser NØ. Passaten.

Storme er endnu i Februar næsten lige saa hyppige som i Januar. Den gennemsnitlige Stormhyppighed paa Damperruterne paa de højere Bredder tiltager ogsaa nu fra Øst henimod Vest til Midten af Oceanet, men aftager igen herfra betydeligt over imod det amerikanske Fastland. Maksimum for Stormhyppighed (37 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br., 40°—45° V. Lgd. Det er værd at lægge Mærke til den Forskel, der er i Stormhyppigheden mellem Farvandene Nord for Golfstrømmen (10—20 pCt.) og Golfstrømmen selv samt Farvandene Syd for denne, hvor Procenttallet varierer mellem 23 og 29 pCt.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel fordi Golfstrømmens Vandtemperatur nu er betydelig lavere end om Sommeren og ikke saa meget forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne, men dog særlig fordi kolde NV. Vinde optræder hyppigere end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt. noget, saaledes navnlig over Grundene paa den amerikanske Side.

Is. Drivisen er i Februar som oftest under en temmelig risk Fremrykning imod S. og SØ., dog ligger Drivsens Februar Grænse gennemsnitlig endnu 100 Sm. Nord for Damperruterne til New York, medens Marts Grænsen derimod allerede ligger meget nær ved Ruten for de udgaende Dampere.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Januar, at Havnene ved St. Lawrence kan betragtes som lukket, og fra Filadelfia meldtes d. 11. Januar, at der er megen Is paa Floden. Fra de transatlantiske Dampere er der ikke i Januar indløbet nogen Melding om Is.

Fragtmarkedet.

Med Undtagelse af Østen, hvorfra der igen har været gjort en stor Forretning til uforandrede faste Rater, har der fra andre Kanter paa Kloden kun været fragtet efter en ret begrænset Maalestok, og det er navnlig Sortehavet, som har skuffet, thi dette Marked ligger svagere ved et

betydeligt mindre Begær end for 2—3 Uger siden. Valgene af ny Parlamentsmedlemmer i U. K. har i hvert Tilfælde været medvirkende til, at der gjordes færre Forretninger, da Interesse for Valgenes Gang til Tider tog næsten hele Opmærksomheden fangen, og hertil kommer yderligere, at der hersker fuldstændig Uvisshed med Hensyn til, hvorledes det i Fremtiden vil blive med Toldforholdene, dette saare vigtige Spørgsmaal, ikke alene for England men ogsaa for alle fremmede Nationer. Foreløbig bliver vel nok alt ved det gamle, men der vil sikkert komme til at staa en svær Kamp om Toldspørgsmaalet i en ikke fjern Fremtid. Kulstrejken i Northumberland kan betragtes som bilagt, og i Durham er de fleste Gruber nu igen i Gang, men der er stadig daarlige Ekspeditioner paa Kulpladserne, ogsaa i Wales, og det er meget vanskeligt at arrangere prompt Lastetørn. La Plata synes at begynde at røre lidt paa sig, hvilket ogsaa vilde være paa højeste Tid, og noget Begær fra den Kant vil blive hilst med stor Glæde efter den frygtelige Sløjhed, som dette Marked har vist i den senere Tid. Østen har faaet mange Dampere ballastet fra La Plata, men kunde blot dette Marked selv optage Tonnagen, som losses derude, vilde det stive Fragterne af baade i Østen og den sydlige Del af U. S. Lidt før eller senere maa La Plata dog komme, da der siges at være en god Høst. I Nord- og Østersøfarten er der overordentlig lidt at gøre, og Raterne er under al Kritik slette, hvorfor der ogsaa i den sidste Tid er bleven lagt adskillige Dampere op. Med det stormfulde Vejr, som vi har paa denne Aarstid i vore Farvande i Forbindelse med de elendige Fragter, er Oplægning ogsaa det billigste.

Østen har igen fragtet meget livligt til omtrent uforandrede Rater. For Soyabønner fra Dalny til U. K. eller Kontinentet betalles 28/6 pr. Marts, 29/ pr. Februar, Option Vladivostok 1/ ekstra. Birma har gentaget 24/6 O. C. for Ris, Option Holland 24/, medens Saigon betalte 25/9 til to franske Havne, 29/6 for Mel til Hamburg. For Palmekærner fra Madras Kysten til Marseille betalles 24/ Netto. Kurraché sluttede nogle Marts Baade til 16/ à 16/6 almindelig Skala, Basis én Lossehavn.

Sortehavet fragtede meget sparsomt, og Raterne er helt igennem lavere. Fra Nikolajeff betalles saaledes kun 8/ à 8/6 N. C., og store Baade fra nævnte Havn eller Odessa akcepterede 7/ à 7/3 til udsøgt Havn. Sulina sluttede en 3,500 Tons Baad til 7/3 Rotterdam, 7/6 Antwerpen. Fra Novorossisk til Danmark betalles 9/ én, 9/3 to, 9/6 tre Lossehavne. I Mangel af Korn fragtedes flere Baade for Erts, og der betalles fra Nikolajeff 8/3 til Maryport, fra Poti 8/6 til Rotterdam.

Middelhavet tog en Del Baade for Erts, men Fragterne er gennemgaaende daarlige. Fra Ergasteria betalles 7/ Antwerpen, 7/6 Maryport, fra Karthagerne 5/ St. Nazaire, 5/1½ Middlesbro, fra Almeria 5/3 til Barrow. Bilbao er ret stille paa Basis af 3/9 Newport, 4/3 Rotterdam.

Nordamerika er stille, men Raterne viser ingen Tilbagegang, da Tonnagetilbudet var moderat. For Tømmer fra Pensacola betalles 75/ Rotterdam og Plymouth, 81/3 Vest-Italien, 83/9 to Lossehavne, 100/ Mobile/Rosario, 102/6 Gulfport/Buenos Aires. Paa Netto Charter sluttedes nogle faa Februar Baade fra Galveston til Danmark 10/6 én, 10/9 to, 11/ tre, 11/3 fire Lossehavne. For Petroleum i Kasser sluttedes et Par Baade til 14½ Cents Australien (tre Lossehavne).

La Plata har efter lang Tids Dvaletilstand igen begyndt at fragte, men endnu rigtignok kun efter en meget ringe Maalestok. Fra San Lorenzo Grænsen sluttedes nogle faa Februar Baade (3,500/4,000) til 11/ à 11/6 O. C. (— 6 d. direkte Havn), og Buenos Aires betalte 10/, Bahia Blanca 12/.

Østersømarkedet er saa usselt som omtrent tænkes kan, thi Laster er meget knappe, og de Rater, som betalles, er saa lave, at de alle giver Tab. Reval har gentaget

10 $\frac{1}{2}$ d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, Libau noteres kun 8 $\frac{1}{4}$ à 8 $\frac{1}{2}$ d. Havrebasis, Option Antwerpen 8 $\frac{3}{4}$ à 9 d., Rouen 10 $\frac{1}{2}$ à 11 d. og for Kortprops til Kulhavn paa Østkysten 35/ à 36/ pr. Favn 7+7+7. Riga har kun lidt at byde paa. Der noteres 19/ D/B til Grangemouth, 21/ Grimsby eller Hull, Frcs. 25 Antwerpen, og Ekspeditionerne med Trælast er daarlige. For Hvede til Emden betales 9 d. Havrebasis. Fra de tyske Pladser er det ogsaa meget smaat med Ladning. Königsberg noterer 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam; for Sukker fra Dantzig noteres omkring 4/ til London.

Kulfragterne er lidt højere til Sydamerika, omtrentlig uforandrede til Middelhavet, medens de til Østersøen nærmest ligger lavere ved en mat Tendens. Blandt Befragtingerne fra Østkysten nævner vi 3/4 $\frac{1}{2}$ Tyne/Neufahrwasser (2,500), 3/7 $\frac{1}{2}$ Lübeck (2,800), 4/6 Stockholm (2,300), 3/9 Bordeaux (3,400), 6/ Sevilla (1,200), 6/4 $\frac{1}{2}$ à 6/6 Genua eller Savona, 5/9 Konstantinopel, 6/6 Catania (2,500). Fra Firth of Forth betales 3/9 Middelfart (1,600), 3/9 Kiel (1,700), 3/4 $\frac{1}{2}$ Swinemünde (1,900), 6/3 Nizza (1,600), 6/ Livorno (2,200), 13/6 River Plate. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 3/9 Havre (1,600), Frcs. 4 $\frac{1}{2}$ Bordeaux, 6 $\frac{1}{4}$ à 6 $\frac{1}{2}$ Algier, 7 $\frac{1}{4}$ Marseille, 6/4 $\frac{1}{2}$ à 6/7 $\frac{1}{2}$ Barcelona, 6/ à 6/3 Genua, 5/6 Port Said, 7/6 Colombo, 9/ Singapore, 6/3 Las Palmas, 6/ Dakar (2,000), 13/4 $\frac{1}{2}$ à 14/ River Plate, 16/ Colastine (2,500), 12/6 à 13/ Rio Janeiro.

Efter at ovenstaaende er skrevet er der indgaaet Meddelelse om, at Sortehavet igen har bedret sig, og der blev saaledes for en prompt 5,300 Tons Baad fra Nikolajeff betalt 8/1 $\frac{1}{2}$ Dødvægt London eller Rotterdam, 8/7 $\frac{1}{2}$ Hamburg, medens der pr. 1.—15. Februar betales 8/ L. H. A. R. eller Weseren, 8/6 Hamburg fri Tørn (5,000 Tons Baad).

Generalforsamlinger.

Prins Valdemar Foreningen

i Svendborg afholdt d. 14. ds. Generalforsamling.

Formanden, Havnefoged Möller indledede med nogle smukke Mindeord over de i Aarets Løb døde.

Kassereren, Navigationslærer Arnvig, forelagde det reviderede Regnskab. Indtægterne beløb sig til Kr. 4,049.00. I Understøttelser var der i Aarets Løb udbetalt Kr. 2,125.00.

Foreningens Formue var 1. Januar 1910 Kr. 34,481.10 og 1. Januar 1909 Kr. 34,259.24. Den er altsaa i Aarets Løb forøget med Kr. 221.86.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

De afgaaende Bestyrelsesmedlemmer samt Revisorerne genvalgtes. Formanden meddelte Bestyrelsens Forslag om Uddeling af Bøsefondens Midler.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Et Forslag om Forandring i Uddeling af Bøsefondens Midler vedtoges. Bøsefondsrenten og Gaver uddeles saaledes fremtidig ikke blot til Enker og Børn, men ogsaa til mandlige Medlemmer.

Afdøde Skibsreder P. Bom havde skænket Foreningen en Pengegave. Bestyrelsen stillede Forslag om, at Legatet fik Navnet Skibshygmester af Thure, P. Boms Mindegave til Fordel for Prins Valdemar Foreningen, og at Renterne uddeles samlet til et trængende mandligt Medlem af Foreningen efter Bestyrelsens Skøn med Sanktion af Generalforsamlingen.

Om sidste Del af Forslaget herskede der delte Meninger, idet enkelte Medlemmer ønskede, at Legatet skulde uddeles til Medlemmer. Bestyrelsens Forslag vedtoges imidlertid.

Havarier og Forlis.

Familiens Haab, Skonnert af Odense, er d. 25. ds. strandet mellem Tisvildeleje og Liseleje. Skonnerten, der var paa Rejse fra Kjøbenhavn til Aalborg med en Ladning Majs, bliver sandsynligvis Vrag. Besætningen reddede sig i Skibets Jolle til Land.

Skibet, der er bygget i 1881 af Eg, maalte 33 Netto Reg.-Tons.

Johanna, Skonnert af Brunsbüttel, forlod d. 19. Decbr. Kielerkanalen paa Rejse fra Holtenu til Kolberg. Da det ikke er ankommet til sit Bestemmelsessted, antages det at være forlist i Nærheden af Møen, da der her d. 27. f. M. er set et Skib, kæmpende i Søen udfor Nordkysten, og der senere er drevet et Navnebrædt med Mærket »Johanna« i Land dér. Skibet, der havde en fire Mands Besætning, var ladet med Byg.

Louise, Kvase af Frederikshavn, grundstødt ved Barsebæk, er af Svitzers bragt flot og slæbt til Kjøbenhavn.

Moder, Galease af Kjøge, er Natten til d. 26. ds. drevet i Land her ved Kjøbenhavn; den laa til Anker, men har i Stormen revet sig løs.

Elisabeth, Galease af Odense, er Natten til den 25. ds. sunket i Fakse Havn.

Wilhelm Colding, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 25. ds. kommet paa Grund i Nærheden af Flensborg. Skibet er paa Rejse fra England til Kiel med en Ladning Kul. Svitzers assisterer.

Maria. Et Skib af dette Navn antages at være gaaet under med Mand og Mus i Vesterhavet. Ved Hanstholmen er der nemlig inddrevet nogle stærkt beskadigede Brædder og Planker, hvoraf en var paaskrevet med Blyant: »Skibet »Maria« gik under med Mand og Mus d. . . . September«; ligeledes er der inddrevet nogle Redningsbælter med Mærket »Maria«.

Marie, Motorskonnert af Aalborg, er Natten til d. 25. ds. drevet i Land ved Asaa. Skibet var paa Rejse fra Grenaa med en Ladning Fisk; Mandskabet er gaaet i Land.

Kalundborg, 26. Januar. (Ritz. Bur.) Under Snestormen mistede Kutteren »Haabet« af Eshjerg, der havde søgt Læ under Sejro, i Dag Ankrene og drev ind under Samsø. Da Kutteren tillige mistede Sejlene og Mesanmasten, forlod Besætningen, fire Mand, Skibet og reddede sig i Jollen ind til Samsø. Kutteren er senere drevet i Land paa Svanegrund. Skipperen har faaet Koldbrand i Hænderne.

Fra Sø og Land.

Til Maskinpasserprøven har indstillet sig 21, hvoraf bestaaet 16. Til den almindelige Maskinisteksamen 112, hvoraf bestaaet 89. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve 32, hvoraf bestaaet 24; i Maskinfagene 1 (bestaaet); Hjælpefagene 3, hvoraf bestaaet 2. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 41, hvoraf bestaaet 32.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shaftobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejde.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 23./1. — Alexandra, Nielsen, ank. Havre 26./1. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 26./1. til Cadiz. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 26./1. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Reval 26./1. til Libau. — Antwerpen, Madsen, afg. Rodosto 22./1. til Panderna. — Arkansas, Peronard, afg. Boston 11./1. hertil. — Arno, Strubberg, afg. herfra 26./1. til Reval. — Aurora, Fischer, afg. Riga 24./1. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 25./1. til Antwerpen. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 21./1. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 27./1. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Messina 23./1. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Aalborg 21./1. — Douro, Søberg, ank. Oporto

(Fortsættes Side 67).

188. Tønde atter udlagt. **Upper Burcomb.** **Humber.** Upper Burcomb sorte og hvide lodret stribe Stumpkønde er atter udlagt 2^o Sm S. 75° 0' Ø. fra Newsham Booth høje Fyr, og Klokketårnet, som var udlagt til Forsøg, inddraget. 53° 37' N. Br. 0° 7' V. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2974. Kjøbenhavn 1909).

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

189. Fyr og Afmærkning forandret. Somme. Frankrig. Det hvide, faste Fyr ved Crotoy Havn brænder nu hele Natten og er ikke mere Tidevandsfyrt. Tidevandsmålerne ved Cayeux N.-lige Fyr er ophørt, og Fyret viser nu Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lyse 3^o Sek., Mørke 0^o Sek. Klokkeren ved Cayeux S.-lige Fyr giver ikke mere Signal. Cayeux S.-lige Fyr: 50° 10' 23" N. Br. 1° 29' 6" Ø. Lgd.

190. Taagesignal forandret. Tréport. Taagesignalet paa Tréport V.-Mole er nu forandret. Klokkeren giver To-Slag hver 6 Sek. 50° 3' 53" N. Br. 1° 22' 15" Ø. Lgd.

191. Signaler for Undervands Baade. Cherbourg. Naar Undervands Baade afholder Øvelser paa Cherbourg Red hejses et halvt gult og rødt vandret stribet Flag paa Fort Home og paa Dæmningens V.-Hoved.

Naar Øvelser afholdes paa Kysten uden for Cherbourg hejses samme Flag paa Sonatorerne Jærdelen og Cap Lévi samt paa Centralfortet paa Dæmningen.

Naar Øvelser afholdes paa andre Steder af Kysten, hejses samme Flag paa Sonatorerne, mellem hvilke Øvelserne foretages, og paa den Raanok, der vender mod Undervands Baadene.

192. Vrag afmærket. Hastings SØ. England. En Skonnert er sunket 6^o Sm S. 47° 0' Ø. fra Hovedet af Hastings Havnepier. En grøn Vragtønde er udlagt tæt NV. for Vraget, som er belyst om Natten. 50° 46' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

193. Vrag afmærket. Barnstaple Bay. Bristol Channel. Damperen »Thistle-tønde« er sunket 3^o Sm N. 8° Ø. fra Gallantry Bower, Clovelly. En grøn Vragtønde er udlagt ½ Mil ØNØ. for Vraget, der ogsaa er afmærket med et Vragfyrs- skib, der viser de sædvanlige Signaler. 51° 3' N. Br. 4° 24' V. Lgd.

194. Taagesignal forandret. Ballycotton Island. Irland S.-Kyst. Taageklok- ken paa Ballycotton Island er ombyttet med et Taagehorn, der hver 2 Minutter giver Sekss-Stød. 51° 49' N. Br. 7° 59' V. Lgd.

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

195. Belysning forandret. Lorient. Frankrig. Det hvide, faste Fyr ved Lorient Landgangssted er forandret til at vise rødt Lys. Lysevænen: 3^o Sm. Det røde, faste Fyr paa Molen ved Port Louis er ombyttet med et grønt, fast Fyr. Lysevænen: 3 Sm. 47° 42' 47" N. Br. 3° 21' 24" V. Lgd. Løvrigt er Fyrene uforandret.

196. Forestaaende Forandring af Fyr. Port Maria. Quiberon. Om kort Tid forandres Port Maria faste Baglyr til at vise: Hvidt Lys fra N. 37° V. til N. 82° V., grønt Lys fra N. 82° V. gennem V. til S. 88° V., over Plateau des Birvidiaux, hvidt Lys fra S. 88° V. til S. 51° V., rødt Lys fra S. 51° V. til S. 17° V., over Les Poulains og Klipperne ved Beg el Lau, hvidt Lys fra S. 17° V. gennem S. til S. 20° Ø., over Passe 80., grønt Lys fra S. 20° Ø. til S. 63° Ø., over Basse Goué Vas, hvidt Lys fra S. 63° Ø. til S. 77° Ø., N. om Grundene ved Ile Houat, Mørke fra S. 77° Ø. gennem Ø. og N. til N. 37° V. 47° 28' 48" N. Br. 3° 7' 28" V. Lgd.

197. Grund fundet. Luarca. Spanien N.-Kyst. En 2 m Grund, Bajo Bolezno, ligger 1 ¼ Mil N. 36° V. fra La Blanca Fyr, og i S. 74° Ø. fra Mujeres-Point. La Blanca Fyr: 43° 34' N. Br. 6° 33' V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

160. Fyrskibet »Horns-Rev« har atter Radiotelegraf. Nordsean. Fyrskibet »Horns-Rev« er atter forsynet med Radiotelegraf. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2776. Kjøbenhavn 1909).

161. Fyrskibet »Vyl« atter udlagt. Nordsean. Fyrskibet »Vyl« er atter udlagt paa Station. Fyr og Taagesignal er uforandret, men Skibet er ikke forsynet med Radiotelegraf. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2776. Kjøbenhavn 1909).

162. Lystønden »Sandødden« midlertidig inddraget. Graadby. Nordsean. Lystønden »Sandødden« er inddraget for Is.

163. Forestaaende Udlegning af Fløjtønde. Kobbergrund Ø. Læsø SØ. Katte-gat. En rød Fløjtønde, mærket »Kobbergrund Ø.« med hvidt, skal udlægges i 20 m Vand, tæt Ø. for det inddragne Fyrskib »Kobbergrundens tidligere Plads. 57° 8' N. Br. 11° 23' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Løts, Side 213. Fyr-Fort. Nr. 93 A. Som-Fort., Side 24).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

164. Afmærkning. Hasselø, Bleking Kyst. Sverig. I Foraaret 1910 flyttes den røde Væger med Ballon og Kost ved Sättekullens Grund lidt S. hen, og Kosten bliver opadvendt. 56° 5' 20" N. Br. 15° 24' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206).

165. Fyrskibet »Ugrunden« inddraget. Kalmarsund. Fyrskibet »Ugrunden« er inddraget for Vintereen.

166. Forandring i Afmærkning. Kalmarsund. I Foraaret 1910 forandres Afmærkningen i Kalmarsund saaledes: Stagen med Kost ved 2^o m Grundens N. for Ekerums Ref faar opadvendt Kost. 56° 48' 27" N. Br. 16° 33' 46" Ø. Lgd. Stagen ved Östra Slätholmsrevet SØ for Draget inddrages. 56° 46' 40" N. Br. 16° 23' 23" Ø. Lgd. Stagen ved Südra Slätholmsrevet SØ for Draget inddrages. 56° 46' 33" N. Br. 16° 25' 20" Ø. Lgd. Den sorte Væger med Ballon ved Ösvallen ombyttes med en Slage. 56° 40' 24" N. Br. 16° 33' 30" Ø. Lgd. Den

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maas Svarporto vedlægges.

rede Væger med nedadvendt Kost over en Ballon ved Södra Prestörelivet indtages, 56° 39' 14" N. Br. 16° 22' 45" Ø. Lgd. Om Vinteren ombyttes Lystønden ved samme Grund med en Rispråk. Den sorte Væger ved Mölningrunds Norra Reif indtages, 56° 32' 44" N. Br. 16° 22' 15" Ø. Lgd. Stagen ved Mölningrunds Nörra Reif indtages, 56° 32' 41" N. Br. 16° 22' 27" Ø. Lgd. Stagen ved Mölningrunds Östra Reif indtages, 56° 32' 20" N. Br. 16° 22' 31" Ø. Lgd. Stagen med Kost ved Bankgrundet indtages, 56° 32' 20" N. Br. 16° 22' 41" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

167. Forandring i Afmærkning. Münsterås, Kalmarsund. I Foråret 1910 indtages Stagen ved Ekholmsgrundet, 57° 1' 53" N. Br. 16° 28' 47" Ø. Lgd., og Stagen ved Skeppar Oles Grund, 57° 1' 58" N. Br. 16° 28' 32" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

168. Forandring i Afmærkning. Örtfjärden, Östergötlands Skærgaard. I Foråret 1910 indtages Stagen ved Bockholmsgrundet, 58° 15' 51" N. Br. 16° 51' 53" Ø. Lgd.

169. Forandring i Afmærkning. Häfringe, Norköping Skærgaard. I Foråret 1910 udsættes en Stage med Kost S. for 4,5 m Grunden NNØ. for Häfringe, 58° 37' 33" N. Br. 17° 19' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

170. Forandring i Afmærkning. Roxen, Linköping. I Foråret 1910 forandres Afmærkningen ved Roxen saaledes: Stagen paa 58° 27' 30" N. Br., 15° 37' 31" Ø. Lgd., ombyttes med en sort Væger med Ballon. Den sorte Pyramidebøje paa 58° 27' 55" N. Br., 15° 37' 28" Ø. Lgd., ombyttes med en sort Væger med Ballon. Den røde Pyramidebøje paa 58° 27' 49" N. Br., 15° 37' 37" Ø. Lgd., ombyttes med en rød Væger med en Kost over en Ballon.

171. Forandring i Afmærkning. Stockholm Skærgaard. I Foråret 1910 forandres Afmærkningen ved Fjäderholmen i Lilla Värtan saaledes: En Stage udsættes paa 59° 20' 7" N. Br., 18° 10' 51" Ø. Lgd., N. for 1,5 m Grunden, og Stagen med Kost paa 59° 19' 59" N. Br., 18° 11' 14" Ø. Lgd., indtages.

172. Forandring i Afmærkning. Norrtälje, Stockholm Skærgaard. I Foråret 1910 forandres Afmærkningen inden for Norrtälje saaledes: Ved Farvandet N.-Side udsættes en Stage med Kost paa 59° 45' 30" N. Br. 18° 43' 51" Ø. Lgd., og en Stage med Kost paa 59° 45' 31" N. Br. 18° 43' 57" Ø. Lgd. Ved Farvandet S.-Side udsættes en Stage paa 59° 45' 28" N. Br. 18° 43' 52" Ø. Lgd., og en Stage paa 59° 45' 29" N. Br. 18° 43' 59" Ø. Lgd.

173. Forandring i Afmærkning. Hamnålgår, Alands Hæl. I Foråret 1910 udsættes en sort Væger med Ballon N. for Hamnålgår, paa 60° 0' 27" N. Br. 18° 53' 31" Ø. Lgd.

174. Vrag borttaget. Gabelsflach 50, Tyskland. Vraget, som var sunket 50, for Fyrskibet »Gabelsflach« er borttaget, og Afmærkningen indtaget, 54° 29' 7" N. Br. 10° 27' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2436. Kjøbenhavn 1909).

175. Fyr tændt. Holnis, Forandring i Afmærkning. Flensborg Fjord. Den 18de Januar 1910 tændes Holnis lave Fyr. Det er et rødt, fast Fyr, der vises fra en Mast, 240 m N. 10½° Ø. fra Holnis Hovedfyr. Holdt øverst angiver de Indløbet N. fra i den dybe Rende mellem Holnis og Rinkemis. Flammens Højde: 7 m. 54° 51' 57" N. Br. 9° 34' 41" Ø. Lgd.

Den hvide Spiritoude »Breitgrund N.« er flyttet, og ligger nu i 10 m Vand, paa 54° 50' 54" N. Br. 10° 1' 4" Ø. Lgd. En hvid Bærende med S.-lig Top-betegnelse »Kekonis S.« er udlagt i 10 m Vand, paa 54° 50' 42" N. Br. 10° 0' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2792. Kjøbenhavn 1909, og Nr. 12. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

176. Lystønde atter udlagt. Store-Middelgrund, Sverrig. I Følge Meddelelse fra Lødskapshaven i Mahmö er Lystønden paa Store-Middelgrund atter udlagt og tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 72 og 128. Kjøbenhavn 1910).

177. Væger forandres. Midingen. I Foråret 1910 ombyttes den sorte Væger med Ballon ved 5,0 m Grunden Ø. for Ø-Røn med en sort Væger med hvidt Hækle og to Balloner, 57° 25' 18" N. Br. 11° 51' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186 og 211).

178. Forandring i Afmærkning. Väckholmsundet, N. for Saltö og Käringö-fjorden. Bohus Kyst. Väckholmsundet er nu uddybet til 6 m. Om kort Tid antages Farvandet N.-Side med en Stage med Kost paa 58° 7' 45" N. Br. 11° 25' 15" Ø. Lgd., og en Stage med Kost paa 58° 8' 5" N. Br. 11° 27' 37" Ø. Lgd. Ved Farvandet V.-Side udsættes en Stage paa 58° 7' 36" N. Br. 11° 25' 20" Ø. Lgd., en Stage paa 58° 7' 46" N. Br. 11° 25' 13" N. Lgd., en Stage paa 58° 8' 0" N. Br. 11° 25' 5" Ø. Lgd. og en Stage paa 58° 8' 3" N. Br. 11° 25' 2" Ø. Lgd. Samtidig indtages den sorte Væger med Ballon ved Väckholmsgrundet, paa 58° 8' 2" N. Br. 11° 25' 2" Ø. Lgd., og Stagen med Kost ved Sorhallsbude, paa 58° 8' 2" N. Br. 11° 24' 50" Ø. Lgd., samt Afmærkningen i det midlertidige Farvand, som gear N. om 2,1 m Grunden N. for Svanholmsaret, videre SV. hen N. om Landgrunden ved Saltö og S. om Brandingen og 5 m Grunden Ø. og S. for Tågsåren og videre S. og V. om Kristenshådan til Farvandet forbi Svartsår. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2567. Kjøbenhavn 1909).

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

179. Fyrlampers Brændetid. Stage flyttes. Norge. Fyrlampene Børingen, Andelshavn og Moheln brænder fra 15de August—14de April. Omtrunt den 1ste Februar 1910 flyttes Stagen paa Nordre Finsnesgrund, (tusenet, ½ Kbl V. hen til NØ-kanten af 4 m Grunden.

Følgende Sømærker er ødelagt af Søen: Vanden paa Fjordbaen, Stangrøp, Kragerø, Jernstangen paa Blyhella ved Sildeøden, Jernstangen paa Sønde Dyran ved Morsund, og Jernstøjen paa Kraaka ved Skraaven. Ved Blyhella og Sønde Dyran er udsat midlertidige Stager.

180. Vrag. Heigland, Tyskland. Damperen »Shandon« er sunket S. for Dine ved Heigland, Skibet rager ved Høivande over Vandet, 54° 10' 3" N. Br. 7° 55' 33" Ø. Lgd.

181. Fyrskibet »Weser« ikke paa Station. I Følge Telegram fra »Marine-anst.« i Berlin har Fyrskibet »Weser« sprængt sin Fortøjning og er ikke paa Station.

182. Natsignaler. Fyrskibet »Borkumriff«. Fyrskibet »Borkumriff« er nu forsynet med Natsignalslapparater og modtager Natsignaler, 53° 45' 5" N. Br. 6° 37' 3" Ø. Lgd.

183. Dybde. IJmuiden, Holland. I IJmuiden havvænnunding og i Løbet til den store Sluse er Dybden nu 9,1 m ved daglig Lavvande.

184. Tænding af Fyr. IJmuiden. Omtrunt den 1ste Februar 1910 tændes det nye, hvide, laste, elektriske Fyr paa det V.-lige Fyrtaarn ved IJmuiden. Flammens Højde: 31 m. Synsvindten: 16 Sm. Det lysr fra S. 30° V. gennem V. og N. til N. 19° Ø. 52° 27' 5" N. Br. 4° 34' 4" Ø. Lgd. Det Ø.-lige Fyr lysr fra S. 19° V. gennem V. og N. til N. 19° Ø. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2867. Kjøbenhavn 1909).

185. Fyr brænder permanent. Scheveningen. Scheveningen ny Ledefyr, der hidtil har brændt til Forsøg, brænder nu permanent. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2632. Kjøbenhavn 1909).

186. Besejling. River Medway, Themsens, England. I Indløbet til River Medway skal man nu fra et Punkt 3 Kbl S. 13° V. fra Mouse Fyrskib skyre S. 66° V. til tæt S. for den røde Spidsstønde 1½ Kbl NØ. for Middle Cant Tønde. Outer Bar Tønde: 51° 28' N. Br. 0° 49' 5" Ø. Lgd.

187. Vrag afmærket. Orfordness, Themsens. Damperen »Hornvode« er sunket 2,5 Sm N. 57° V. fra Orfordness Fyr. Det er afmærket med en Vrag-tønde og med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. Der er 5 m Vand over Vraget, 52° 37' N. Br. 1° 38' Ø. Lgd.

198. Forandring i Afmærkning. Fishers Island Sound. New York. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Fishers Island Sound er en Spiritønde, East Clump Tønde Nr. 7, udlagt i 5 m Vand, fra Stonington Bølgeløbet Fyr i S. 52° V., og fra Morgan Point Fyr i S. 49° Ø. Middle Clump North Spiritønde Nr. 5 1/2 har faaet Nr. 9.

199. Fyr nedbrændt. Thimble Shoal. Hampton Roads. Chesapeake Bay. Thimble Shoal Fyrtårn er nedbrændt. 37° 0' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd.

200. Lys- og Fløjteønde forandret. St. Johns River. Florida. Den lodret stribede Lys- og Fløjteønde uden for Indløbet til St. Johns River viser hvidt Et-Blink hver 18 Sek., Blink 8 Sek., Mærke 10 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 110. Kjøbenhavn 1909).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

201. Fyr midlertidig forandret. Negra Point. Rio de Janeiro. Brasilien. Negra Point Fyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. 22° 57' S. Br. 42° 40' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 49. Kjøbenhavn 1910).

202. Fyr midlertidig forandret. Point des Naufragados. Santa Catharina Island. Point des Naufragados Fyr viser midlertidig hvidt, fast Lys. 27° 50' S. Br. 48° 38' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

203. Tønde udlagt. Porto Maurizio. Italien. En rød Tønde er udlagt c. 30 m uden for Forlængelsen, som er under Arbejde, af Molen ved Porto Maurizio, 70 m fra Fyret. Den flyttes udad, eftersom Arbejdet skrider frem.

204. Uddykning fuldført. Livorno. Uddykningen i Livorno Forhavn er nu fuldført. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1094. Kjøbenhavn 1909).

205. Klokketønde udlagt. Anzio. Italien V.-Kyst. En hvid og sort stribet Klokketønde er udlagt c. 270 m N. 72 1/2° Ø. fra Fyret paa Anzio Havneområde.

206. Fyr forandret. Capo Palnuoro. Italien V.-Kyst. Fyret paa Capo Palnuoro er nu forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelses hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. 40° 1' 27" N. Br. 15° 16' 34" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2943. Kjøbenhavn 1909).

207. Tønder inddraget. Savastopol. Krim. Rusland. De røde Spiritønder er inddraget. De laa saaledes fra den forreste Baake for den maalte Mil. N. for River Katcha, 7 Kbl S. 41° V., 7 3/4 Kbl N. 70° V., 1 1/2 Sm N. 29° V. og 2 1/2 Sm N. 22° V. Baaken: 44° 44' N. Br. 33° 32' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 54. Kjøbenhavn 1909).

208. Taagesignal forandret. Cape Aitodor. Krim S.-Kyst. Taagesignal gives nu ved Cape Aitodor med Et-Knald hver 7 å 8 Minutter. Naar dette Signal ikke kan gives, gives Signal med Gongong. 44° 25' N. Br. 34° 7' Ø. Lgd.

209. Afmærkning forandret. Batum Bay. Sorte Hav. De to røde Spiritønder ved Kanten af Grunden i den Ø-lige Del af Batum Bay er flyttet og ligger nu ved 9 m Kurven paa Grundens N.-Kant og V.-Kant, 7, Kbl N. 39° Ø. og 5, Kbl N. 52° Ø. fra Burun Tabia Fyr, som ligger paa 41° 39' N. Br. 41° 37' Ø. Lgd.

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

210. Lystønde udlagt. English Rass. Zanzibar Hav. Afrika. En rød, stump Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa Ø-Enden af Revet, som strækker sig i 7 Kbl S. 82° Ø. ud fra det døde Træ paa Chapani Island. 6° 7' S. Br. 39° 12' Ø. Lgd. Samtidig er de to røde Stumpstønder, som afmærkede Revets Ø.-Kant, inddraget.

Kjøbenhavns Børskurs d. 27. Jan. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	95 3/4	—96	95 3/4 96
Danmark			45 1/4 46
Norden			80 1/2 82
Kjøbenhavn			14 1/4 17
Carl			— —
Dannebrog	76 1/2	— 3/4	76 1/2 77
Skjold			45 46
Urania			8 10
Union			14 1/4 16
Dampsk. af 1896			76 1/2 77
Hejmdal	89		89 89 1/4
Østasiatiske	132	— 1/4	132 132 1/4
Østersøen			— —
Nordsøen			3 1/2 7
Gorm			70 74 1/2
Torm			57 67
Inga			13 18
Cimbria			— —
Vesterhavet			— —
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			— —
Forenede Bugser-Selskab			60 70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab			45 45 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 % foren. Dampsk. af 88			102 1/2 105 1/2
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.			— —
5 % Østasiask Komp.			— —
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats uops. 1909			— —
3 1/2 % uops. Stats			94 1/4 96
3 1/2 % Husejer Kreditk.	86 1/2	— 1/4	86 1/4 86 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.			90 92
4 % — — — 2. Serie			94 3/4 95
4 % — — — 1. —			96 3/4 98
3 1/2 % Østift. Kreditf.			89 1/2 90
4 % — — — —			94 94 1/2
3 1/2 % Landkreditk.			92 1/2 93 1/2
4 % Østift. Kreditf.			94 1/4 94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			149 1/2 150
Privatbank			105 3/4 105 1/2
Landmandsbank	134	— 1/2	134 134 1/4
Handelsbank	137 1/4	— 1/2	137 1/4 137 1/2
Grundejerbank	33	— 32 1/2	32 33
Burm. & Wain	93 1/4	— 3/4	93 1/2 93 3/4
Helsingers Jærnsk.			89 89 1/4
Sukkertabr.	241	— 242	241 1/4 242
Bryggeri Aktier	150 1/2		150 1/4 150 1/2

Vekselkurser d. 26. Januar 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.95
London	18.22	18.18
Paris	72.35	
Amsterdam	150.20	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 26. Januar 1910.

Russiske Noter	216.50
4 % Russiske Consols	91.80
3 3/4 % — — — Boden Kredit	86.75
5 % Mexikanske 1899	102.50
5 % Rumænske Stats	102.20
4 % — — — 1890	94.90

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

„Forenede Dampsk.“ 72,000, „Norden“ 16,000, „København“ 4,000, „Dannebrog“ 10,000, „Urania“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 90,000, „Østasiatisk“ 118,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

211. Belysning forandret. **Diego Suarez, Madagascar NB-Kyst.** Molerne foran Havnen ved Arsenalet i Diego Suarez er hvidfærd. I Molen, som gaar i N. og S., er der to Indløb. Ved hvert Indløb brænder om Bagbord for Indgaende et rødt Fyr, og om Styrbord et grønt Fyr. De tidligere røde Fyr ved Molernes Steenkastninger er slukkede. 12° 16' 25" S. Br. 49° 17' 51" Ø. Lgd.

212. Uddybning. **Rangoon River, Birma.** I Rangoon River foretages Uddybning mellem Choki Point og Monkey Point samt i Monkey Point gravet ved Rende. 16° 46' N. Br. 95° 11' Ø. Lgd.

213. Ankring forbudt. **Singapore Red, Malacca.** Paa Singapore Red er det forbudt at ankre sædeds, at man kan svaje inden for 1 Kbl fra begge Enden af den ny Mole, som er under Bygning. 1° 16' N. Br. 103° 51' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

214. Fyrskibet »Cherbon« ombygget med Lystønde. **Java N.-Kyst.** Fyrskibet »Cherbon« er ombygget med en hvid Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 6° 30' S. Br. 108° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 2184. Kjøbenhavn 1909).

215. Dynde. **Vesterrivarwater, Soerahaia.** **Java N.-Kyst.** Paa Barren i Vesterrivarwater er den mindste Dybde 6,0 m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Frankrig. — Marokko:

N C.M. 1	Rade de Larache.
N C.M. 2	Rade de Rabat-Salé.
N C.M. 3	Rade de Casablanca.
N C.M. 4	Mazagan et ses atterrages.
N C.M. 5	Mazagan.
N C.M. 6	Saffi et ses atterrages.
N C.M. 7	Rade de Saffi.
N C.M. 8	Mogador et ses atterrages.
N C.M. 9	Mogador.
N C.M. 10	Rade de Tanger.
N C.M. 11	Atterrages Sud du cap Spartel.
N C.M. 12	Rade d'Arzila.
N C.M. 13	Casablanca et ses atterrages (cartouche de Fedala).
N C.M. 14	Côte occidentale d'Afrique entre le détroit de Gibraltar et l'Oued Tidsi.
R 901	Instructions sur la côte Ouest d'Afrique.
	Tyskland:
R 211	Norsee, Deutsche Küste: Lister Tafel. I: 50,000. 1,40 M. Nachtrag zum Segelhandbuch für das Mittelmeer, III. Teil: Die Nordküste von Afrika, Auflage 1905. 15de December 1909.
N 105	Holland: Rionw-Archipel. Straat Doerian en Nabijliggende Vaarwaters. I: 100,000, Januar 1910. Pris: f. 1,70.

Søkort-Arkivet.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet og udleveres gratis: Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til Den Danske Lods, 6te Udgave 1905, Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Den Danske Havne-Lods, 6te Udgave 1909.

Forandringer og Tilføjelser til Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande. 1909.
Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Fortegnelse over Sømærker i de Danske Farvande. 1909.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til Den Islandske Lods. Anden Udgave 1908.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til Den Færøske Lods, Tredje Udgave 1907. Samtlige forandringer er sluttet den 1ste Januar 1910.

Paa **Søkort-Arkivet** forhandles:

»Lov Nr. 115 af 14de Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m.« Pris: 10 Øre.

»Bekendtgørelse af 30de December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Sejlskibe m. m.« Pris: 10 Øre.

»Bekendtgørelse af 8de December 1909 om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 19 ommeldte Tilsynsbog«. Pris: 5 Øre.

»Bekendtgørelse om Indretning, Autorisation og Førelse af den i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14de Maj 1909 § 2, jfr. § 3, ommeldte Deviationsbog«. Pris: 5 Øre.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde slukket. **Sejrr-NV.-Rev. Kattegat.**

Lys- og Flegjetønde Sejrr-NV.-Rev er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 26. Januar 1910.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde slukket. **Hatter-Barn. Kattegat.**

Lystønden Hatter-Barn er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 27. Januar 1910.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Vrag. **Falsterbo Ø. Østersøen.**

Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Malme har en engelsk Dampet i Gaar passeret et flydende Vrag 11 Sømil Ø. for Fyrskibet »Falsterbovet«. **Marineministeriets Admiralitets-Departement**, den 27. Januar 1910.

22./1. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 25./1. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. hertil 27./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 22./1. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 22./12. — Heugest, Munck, ank. Riga 25./1. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 22./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 15./1. til Lohorn. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 24./1. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 24./1. — Kentucky, Andersen, afg. Newcastle 10./1. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kursk, Gommessen, afg. London 25./1. til Havre. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 25./1. for Hull. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 26./1. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 19./1. for New York. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Dunkerque 23./1. hertil. — Morsøe, Oest-Jacobsen, afg. herfra 26./1. til Königsberg. — Moskov, Müller, afg. Palermo 21./1. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 21./1. for New York. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 20./1. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Pillau 20./1. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 27./1. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. New York 24./1. — Perm, Christensen, ank. London 25./1. — Pregel, Sonne, ank. Reval 25./1. — Saga, Wiberg, pass. Høltenua 26./1. hertil. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, ank. Port Inglis 19./1. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 26./1. — Tiber, Bech, pass. Lizard 25./1. for Antwerpen. — Tyr, Thaning, afg. herfra 25./1. til Windau. — United States, Wulff, afg. herfra 27./1. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. Bergen 25./1. — Dokka, ank. Manchester 25./1. — Freya, afg. herfra 24./1. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 22./1. hertil.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Southampton 22./1. — Nordsoen, Skou, ank. Cardiff 23./1. — Nexos, Basse, ank. Barry 24./1. — Ellen, Hansen, ank. Riga 23./1. — Fylla, Christensen, ank. Cardiff 24./1. — Gerda, Iversen, afg. Königsberg 23./1. til Dublin. — Hebe, Gregersen, afg. Boness 25./1. til Bremerhaven. — Inger, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 21./1. — Laura, Pedersen, ank. Grangemouth 25./1. — Cito, Jøpsen, ank. Belfast 22./1. — Napoli, Brinch, ank. Grangemouth 22./1. — Bodil, Uldall, ank. Aarhus 23./1. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Bremen 23./1.

Danmark. Ansgar, Madsen, ank. Kjøbenhavn 24./1. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Windau 14./1. — Hamlet, Jørgensen, afg. Riga 21./1. til London. — Helge, Pii, ank. Newcastle 23./1. — Rolf, Reese, afg. Dunkerque 23./1. til Newcastle. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Riga 17./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Bilbao 24./1. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Tenes 17./1. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 14./1. — Elna, Ratje, afg. Grangemouth 25./1. — Therese, Pedersen, ank. Cardiff 21./1. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./1. — Jeanne, Löffler, afg. Tunis 20./11. — Vera, Rise, ank. Brnrtisland 25./1. — Daisy, Lagesen, afg. Genna 22./1.

Vulcan. Vulcau, Nielsen, afg. Lübeck 25./1. til Libau. — London, Bom, afg. Methil 23./1. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Boness 25./1. — Bryssel, Kaas, afg. Newport 21./1. til Tunis.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Houffeur 24./1. — Wien, Boeck Hansen, afg. Rouen 21./1. til Penarth. — Roma, v. Thun, ank. Antwerpen 24./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Boness 26./1. — Russia, Poulsen, afg. Wearmouth 18./1. — Carl Hecksher, Starck, ank. Carloforte 21./1. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 22./1. — Normannia, Erichsen, afg. Oran 7./1. — Euxinia, Lund, ank. Boston 25./1. — Canada, Jespersen, afg. Marseille 24./1. — Livonia, Lindberg, ank. Dunkerque 17./1.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, afg. Helsingør 26./1. — Patricia, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 25./1. — Gratia, Sørensen, afg. Brnrtisland 25./1. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bordeaux 14./1. — Gallia, Nielsen, afg. Nicolajeff 25./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Riga 14./1. — Sarmatia, Petersen, afg. Savona 20./1. — Kolumbia, Friis-Rasmussen, afg. Oneglia 23./1.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Methil 22./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Kristiania 24./1. — Carbonia, Mathiasen, ank. Riga 14./1. — Estonia, Winckler, ank. Svendborg 23./1.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Reval 19./1. — Selandia, Troensegaard, ank. Antwerpen 18./1. — Secalia, Jensen, ank. Norfolk 21./1. — Frumentia, Andersen, afg. Hamburg 31./12. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 26./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 19./1.

Østasiatiske Kompagni. Cathay, Kruse, ank. Antwerpen 21./1. — Indien, Gabe, afg. Hongkong 21./1. til Shanghai. — Siam, Cortsen, afg. Shimonoseki 20./1. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 2./1. — Pangan, Knudsen, ank. Antwerpen 19./1. — Samui, Licht, ank. Colombo 21./1.

til Penang. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 21./1. — St. Croix, Jensen, afg. Singapore 25./1. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 15./1. til Suez. — Cambodia, Christensen, ank. Norrköping 20./1. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afd.: St. Jan, Ingemann, afg. Portland 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21./1. til Havre.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. London 22./1. — Enighed, Jensen, ank. Bremen 22./1.

Torm. Sara, Jeusen, ank. Stockholm 20./1. — Helene, Sørensen, pass. Helsingør 25./1. for Rotterdam. — Agnete, Sønnichsen, afg. Methil 25./1. — Hernia, Hansen, afg. Odense 26./1. — Alice, Schultz, ank. Svendborg 26./1.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 26./1. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Libau 23./1. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 23./1. nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Libau 21./1. — Alfred Hage, Møller, ank. Cardiff 23./1. — Ajax, Brorsen, afg. Blyth 22./1. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Terneuzen 26./1. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Windau 22./1. — G. Koch, Jørgensen, pass. Helsingør 26./1. nordg. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Tynen 23./1. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 21./1.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 25./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 24./1. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Riga 20./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, er ank. London. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 25./1. til Cette. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Jaffa 8./11. til London. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Norge. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 6./1. til Sverig. — Newa, Dahl, afg. Braile 5./1. til Rotterdam.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Sautander 23./1. — Nelly, Clausen, pass. Quessant 22./1. for Aviles. — Fanny, Eriksen, ligger i Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, ank. Dunkerque 21./1. — Alexy, Lorentzen, ank. Königsberg 19./1. — Dagny, Sørensen, afg. Calais 26./1. til Middlesbro. — Mary, Bang, afg. Grimsby 24./1. til Helsingør.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Libau 25./1.

Nordsoen. England, Andersen, afg. Boness 22./1. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 26./1. — Rusland, Madsen, ank. Middelfart 23./1.

Europa. Tyskland, Danstrup, ank. Windau 22./1. — Belgien, Nielsen, ank. Hamburg 22./1.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 23./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. la Rochelle 24./1. — Freja, Nielsen, afg. Riga 26./1. til Malmö. — Vera, Thing, ank. Korsør 24./1.

Thore. Kong Helge, Olsen, ank. Trapani 22./1. — Mjølner, Clausen, afg. Isafjord 22./1. til Lerwick. — Ingolf, Schietz, ank. Thorshavn 24./1.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 22./1. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Riga 25./1. til Ghent. — Rimfaxe, Faber, ank. Libau 23./1. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Nykjøbing F. 21./1.

Sejlskibe.

Svendborg. Mercur, Lund, ank. Kirckaldy 19./1. — Iris, Hansen, ank. Genua 19./1. — Haus Emil, Carlsen, ank. Kristianssand 19./1. — Primula, Carlsson, ank. Tønsberg 22./1. — Cornwall, Petersen, ank. Fowey 23./1. — Mine, Nielsen, ank. Helsingør 23./1. — Haabet, Andreasen, ank. Vejle 23./1. — Danmark, Husfeldt, ank. Morlaix Red 24./1. — Activ, Mouritzen, ank. Boness 25./1.

Æra. Spurve, Petersen, ank. Faxe Ladeplads 24./1. — Vera, Clausen, ank. Erquy 22./1. — Danmark, Bager, ank. Odense 24./1. — H. C. Grube, Svane, ank. Falmouth f. O. 23./1. — Phoenix, Rasmussen, ank. Horsens 24./1. — Døbera, Rasmussen, ank. Oporto 24./1. — Svip, Jensen, ank. Odense-Gab 24./1. — Alfa, Madsen, ank. Point a Pitre 25./1. — Alf, Rasmussen, ank. Dysart 25./1. — Marie, Petersen, ank. Grangemouth 25./1.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. Januar 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forønings Afdeling for mindre Skibe. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Februar Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havvarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

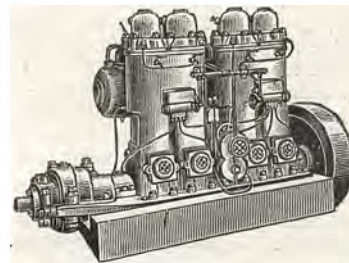
„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Ustøj og til Ildslukning

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

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.: Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste Skibsmotor.

— Aarstiltvirkning over 10 000 HK. —

Fartøjer af Staal og Træ

Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrogade 10. København Ø.

Telf. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabel“.

Skibshypothekbanken

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

1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S

Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægttere etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

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

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditforsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Ved Aarsskiftet.

Fragtmarkedet for Sejlere i 1909.

Ved Tilbageblik paa det henrundne Aar for Sejlskibsfarten viser det sig, at Opfattelsen af Udsigterne ved Aarets Begyndelse desværre har været rigtig, idet Resultatet er gennemgaaende daarlig Forretning for Sejlskibsfarten paa Nord/Østersøen.

I Vintermaanederne December, Januar, Februar blev der dog sluttet en Del lønende Fragter til Minimalrater og lidt under saavel pr. f. o. w. som senere, men kun for en mindre Del af Flaaden, medens Raterne senere blev lavere som Følge af Mangel paa Ladninger. Vinteren holdt sig usædvanlig længe og holdt den ret betydelige oplagte Tonnage i Uvirksomhed helt ind i Foraarstiden, sidst i Marts og April Maaned, ligesom den Del af Flaaden, som var i Fart udenfor de lukkede Havne, kun fristede en kummerlig Tilværelse. Med Havnenes Genaabning i Østersøen og Bottenhavet kom den langvarige Storstrejke i Sverig, som foraarsagede et betydeligt Ophold ved Lastning af Skibe i dette Land, ligesom Rederne, paa Grund af dette Forhold, ikke turde slutte de faa Laster, som tilbødes fra Sverig. Karantænen paa Rusland og Finland foraarsagede ligeledes Ophold og ikke ubetydelige Udgifter særlig for Skibe bestemte til franske Havne, paa Grund af de i dette Land herskende abnorme Bestemmelser i saa Henseende. Petersborg, som i Aaret 1908 optog et ret betydeligt Antal Sejlere for Foderstof- og Trælaster, havde kun Anvendelse for et mindre Antal i Aaret 1909, hvilket var af ikke ringe Betydning, idet Skibene saa maatte søges placerede fra andre Steder, hvor der forud var Knaphed. Aarsagerne har saaledes været mange og langvarige, saa at det i al Almindelighed har været vanskelig at placere Skibene for Laster fra Østersøen og Bottenhavet, ligesom sidste Tur fra disse Havne, som regnes for den bedste, helt mislykkedes for en større Del af Flaaden.

Et Lyspunkt har der dog været i dette iøvrigt daarlige Aar, idet Returfragterne Vest fra og for Mellemrigs-ture har holdt sig ret gode saa at sige hele Aaret saavel for Kul, Foderstoffer, Clay som andre Varer, hvilket har bidraget til, at Aaret ikke blev yderlig daarligere.

Af de nu opgjorte Regnskaber, ses det, at enkelte Skibe viser et efter Forholdene tilfredsstillende Resultat, men regnes Flaaden gennemsnitlig og med Fradrag af Rente og Foringelse, da har Sejlskibserhvervet ikke givet sine Redere Udbytte, men ret betydelige Tab for en Del Skibes Vedkommende, og skal man tage Varsel for Aaret 1910 af de allerede afsluttede Fragter samt efter Noteringerne saavel pr. f. o. w. som senere fra Østersø og Bottenhav, da tegner det ny Aar ikke bedre end dets daarlige For-gænger.

I andre Retninger vil Aaret 1909 ogsaa mindes som et for Sejlskibsfarten meget daarligt Aar, nemlig paa Grund af den ny Lov om Lastelinie, som for flere Skibe vil medføre Nedgang i Bæreevne, idet nemlig en iøvrigt ikke større Forskel i Konstruktion giver en ret betydelig Forskel i Fribord, samt Lov om Tilsyn med Sejlskibe, der ogsaa foraarsager ret betydelige Udgifter. Skal denne Lovs Ord lages bogstavelig, da vil den være vanskelig at opfylde for flere Skibes Vedkommende.

At Forholdene vil forbedre sig i Retning af noget stigende Fragter, tør man maaske haabe paa, men lyst ser det ikke ud, og de mange ledige Skibsværfter tyder ikke paa Tillid til Fremtiden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 76/1909, afsagt den 19. Januar 1910. Handelsfirmaet Bjørch-Jensen & Co. mod Damp-

skibsselskabet Skandia ved dets korresponderende Reder Schach Steenberg & Co.

Efter nogle forudgaaende Forhandlinger tilskrev Dampskibsselskabet »Skandia« ved dets korresponderende Reder Schach Steenberg & Co. under 17. Juni 1908 det herværende Skibsprovianteringsfirma Bjørch-Jensen & Co., der havde tilbudt at tage Aktier i Selskabet mod at blive dettes Leverandør, et Brev, hvori Selskabet tilbød det nævnte Firma Leverancer, dels af alt hvad Selskabets Dampere maatte komme til at tiltrænge i Kjøbenhavn og danske Provinshavne af Stores til Maskine og Dæk (Maskinolje og Petroleum dog undtagne) og dels, dog kun under Forudsætning af, at Selskabet selv overtog Skibenes Proviantering, af alt hvad Skibene maatte komme til at tiltrænge af Proviant i Kjøbenhavn og danske Provinshavne. Saalænge Kaptajnerne forestod Proviantforsyningen, vilde Selskabet ingen Forpligtelse paa-lage sig med Hensyn til Provianten, men vilde, som det hed i Skrivelsen, benytte al sin Indflydelse til at formaa Kaptajnerne til at købe hele deres Forbrug hos Firmaet Bjørch-Jensen & Co. Leverancerne skulde bestaa af 1. Klasses Varer til gangbare Dagspriser, leverede fragtfrit i samtlige danske Provinshavne. Til Gengæld skulde Bjørch-Jensen & Co. overtage for 10,000 Kr. Aktier i Selskabet, der havde besluttet at udvide sin Aktiekapital. Overenskomsten kunde af begge Parter opsiges med 3 Maaneders Varsel, af Bjørch-Jensen & Co., dog kun i Tilfælde af Misligholdelse fra Selskabets Side, og Aktierne skulde da tilbageleveres til pari Kurs og med 5 pCt. Rente fra foregaaende 1. Januar. I Slutningen af Brevet var efter Underskriften tilføjet en Bemærkning om, at Bestyrelsen havde vedtaget, at Selskabet selv skulde overtage Provianteringen fra 1. April 1909.

Firmaet Bjørch-Jensen & Co. gik under 18. s. M. ind paa de stillede Betingelser, dog med Fremhævelse af, at Leverancerne skulde omfatte alle Selskabets tre Skibe, eventuelt et paatænkt fjerde, og at Forudsætningen var, at Selskabet selv overtog Provianten fra 1. April 1909. Dampskibsselskabet erklærede under 19. s. M., at det accepterede denne Ordning og gentog, at det overtog Provianteringen fra 1. April. Bjørch-Jensen & Co. indbetalte derefter de 10,000 Kr. til Selskabet mod Overlevering af de tilsvarende Aktiebrev.

I den følgende Tid leverede Bjørch-Jensen & Co. i Henhold til Kontrakten en Del Skibsfornödenheder (»Stores«) til Selskabets tre Skibe til et samlet Beløb af 11,000—12,000 Kr. Derimod kom Firmaet ikke til at levere Provianten, da Kaptajnerne, der ogsaa var Aktionærer i Selskabet, ikke fandt sig foranlediget til at efterkomme Bestyrelsens Henstilling om at tage Proviant hos Bjørch-Jensen & Co. Ikke heller blev det til noget med Selskabets Overtagelse af Proviantforsyningen fra 1. April 1909, idet Bestyrelsen ændrede sin Beslutning. Kaptajnerne beholdt Provianteringen og indkøbte vedblivende Provianten hos andre. Hvorledes Firmaet Bjørch-Jensen & Co. forholdt sig i den Anledning, er omtvistet under nærværende Sag. Fra »Skandia«s Side gjordes det gældende, at Firmaet blev underrettet om den ændrede Beslutning uden at fremkomme med Protest eller Beklagelse i den Anledning.

Der var allerede tidligere ved forskellige Lejligheder opstaaet Tvistigheder mellem Dampskibsselskabet og Firmaet om Priserne paa og Kvaliteten af de af dette leverede Varer, og i Maj 1909 købte Selskabet et Parti Stores til et af sine Skibe hos et andet Firma. Dette opdagede Bjørch-Jensen & Co. og tilskrev i den Anledning under 12. Juni 1909 Selskabet:

»Med Forundring erfare vi, at De gentagne Gange har ladet Deres Skibe forsyne hos andre Handlende: dette i Forbindelse med, at vi ikke fik Leverancerne af Provianten fra 1. April d. A. foranlediger os til hermed at opsige vore hos Dem tegnede Kr. 10,000.00 i Aktier i »Skandia« til Udbetaling 3 Maaneder fra Dato«.

Herpaa svarede Selskabet ved Skrivelse af 14. s. M.:

»Deres ærede Skrivelse af 12te ds. har vi modtaget, og bemærke vi, at De opsiges vor Overenskomst angaaende Levering af Stores til vore Skibe til Ophør fra den 12. Juni at regne, hvilket vi herved bekræfter. Den 12. September d. A. vil Kr. 10,000 blive Dem udbetalt mod Tilbagelevering af de i sin Tid overtagne Aktier«.

Firmaet fandt sig efter Modtagelsen af denne Skrivelse foranlediget til at hævde, at Overenskomsten var bindende til 12. September og tilskrev Selskabet under 15. s. M.:

»Deres ærede af 14de ds. i vor Besiddelse. Vi bede Dem være af den Godhed at tilstille os Deres Bestillinger over tiltrængte Stores til Deres Skibe indtil 12. September 1909 for at undgaa unødigt Trætte herover senere, alt i Henhold til vor Kontrakt«.

Dette Brev, der var anbefalet og forsynet med Firmaets paa Konvolutten paatrykte Navn, nægtede Selskabet imidlertid at modtage. Den 8. Juli s. A. lod derfor Firmaet foretage en Notarialbeskikkelse hos Selskabet, i hvilken Brevets Ordlyd gentoges med den Tilføjelse, at Firmaet agtede at gøre Ansvar gældende, forsaavidt Selskabet, trods sin Kontrakt med Firmaet Bjørch-Jensen & Co., maatte have bestilt eller maatte bestille Varer andetsteds indtil den 12. September d. A. Hertil blev der imidlertid ikke fra Selskabets Side taget noget Hensyn. Der blev ikke givet noget Svar, og Selskabet købte »Stores« andetsteds.

Aktiekapitalen blev ikke udbetalt den 12. September og er heller ikke senere bleven udbetalt. Grunden hertil er omtvistet under Sagen. Selskabet gør gældende, at det hele Tiden har været villig til at præstere Betalingen mod Aktiernes Udlevering.

Under nærværende Sag søger nu Citanterne Handelsfirmaet Bjørch-Jensen & Co. de Indstævnte Dampskibsselskabet Skandia til mod Tilbagelevering af Aktierne at betale disses Paalydende 10,000 Kr. med Renter, en Godtgørelse for ikke returneret Emballage Kr. 50.85 og et Erstatningsbeløb, som Citanterne har opgjort til Kr. 5,096, svarende til den Avance, Citanterne beregner at kunne have haft paa Proviant og Stores i Tiden indtil 12. September. Citanterne har regnet med en Fortjeneste af 14 pCt. af de dem tilkommende Leverancer, og Leverancerens Størrelse har de skønmæssigt anslaaet blandt andet under Hensyn til, hvad Skibene tidligere har brugt. Henimod Halvdelen vedrører Proviant for Tidsrummet inden 1. April og er altsaa Erstatning, fordi Selskabet ikke tilstrækkelig kraftigt har indvirket paa dets Kaptajner, saa at de bevægedes til at købe Provianten hos Firmaet. Det øvrige Beløb vedrører dels Proviant, dels Stores til Maskine og Dæk for Tiden fra 1. April til 12. September 1909. De Indstævnte paastaar sig frifunden mod Betaling af 10,000 Kr. med Renter 5 pCt. p. a. fra 1. Januar 1909, samt Kr. 50.85 for Emballage, alt mod Tilbagelevering af de fornævnte Aktier. Sagens Omkostninger paastaar begge Parter sig tilkendt.

Retten kan efter det foreliggende ikke finde, at de Indstævnte har gjort sig skyldige i nogen saadan Misligholdelse af den indgaaede Kontrakt i Tiden inden 1. April 1909, at de paa Grundlag heraf kan ifalde Erstatning. Citanternes Ret til Provianteringen inden 1. April hviler paa et ret ubestemt Grundlag. Derimod har de Indstævnte utvivlsomt efter dette Tidspunkt brudt deres Forpligtelser efter Kontrakten dels ved ikke at give Citanterne Proviantleverancen, dels ved at optage Bestillinger af Stores til Skibene hos andre end Citanterne. Hvad Stores angaar, har de Indstævnte intet som helst Bevis ført for, at de af Citanterne leverede Varer har været af en saadan ukontraktmæssig Karakter eller Prisene saa høje, at det kunde berettigede de Indstævnte til at hæve den indgaaede Overenskomst eller til at købe hos andre. Naar de har gjort dette sidste, maa de svare Citanterne Erstatning. En Paastand fra de Indstævntes

Side om, at Citanterne efter Overenskomstens Ord i Tilfælde af Misligholdelse fra de Indstævntes Side ikke kunde kræve andet eller mere end Aktiebeløbets Tilbagebetaling med Renter, maa betragtes som ganske uhjemlet. Hvad Provianten angaar, vilde Citanterne ogsaa have en klar Ret til Erstatning, hvis de ikke maatte betragtes som havende givet Afkald derpaa. Vel er det ikke af de Indstævnte positivt bevist, at Citanterne har modtaget Underretning om, at Kaptajnerne skulde beholde Provianten uden at protestere, men paa den anden Side er der intet, der viser, at Citanterne har gjort noget for at holde de Indstævnte til at opfylde Kontrakten paa dette Punkt, og de Data, der foreligger for Retten, Opsigelsen af 12. Juni, Brevet af 15. Juni og Notarialbeskikkelsen, hvori Brevet gengives, synes i høj Grad at tale for, at Citanterne ikke har lagt særlig Vægt paa denne Side af Sagen. Brevet taler kun om »Stores«, hvilket Udtryk af Parterne under deres tidligere Forhandlinger er brugt som ikke indbefattende Provianten. Naar Notarialbeskikkelsen til Slutning bruger Ordet Varer, skønnes dette Ord under de foreliggende Omstændigheder ikke naturligt fra de Indstævntes Side at kunne forstås som rummende andet eller mere end det tidligere brugte Ord »Stores«. Efter Modtagelsen af Beskikkelsen har de Indstævnte saaledes i hvert Fald ikke haft Grund til at antage, at Citanterne gjorde Krav paa fremtidige Proviantleverancer, men Retten maa ogsaa med Hensyn til den tidligere forbrugte Proviant efter samtlige foreliggende Omstændigheder finde, at Citanterne maa betragtes som havende opgivet dette Krav.

Størrelsen af den Citanterne tilkommende Erstatning findes herefter at kunne bestemmes til den Handelsfortjeneste, som Citanterne maa antages at ville have haft paa de Bestillinger af andre Skibsfornødenheder end Provianten, som de Indstævnte i Tiden inden 12. September 1909 har gjort hos andre end Citanterne.

De Indstævnte har opgivet disse Bestillinger til at udgøre ialt henvend 5,000 Kr. Citanterne, der havde opgjort Beløbet noget større, har intet anført, der kunde afkræfte Nøjagtigheden af de Indstævntes Angivelse. Da Citanternes Fortjeneste skønnes passende at kunne ansættes til 10 pCt. af Beløbet, vil der herefter være at tilkende Citanterne i Erstatning et Beløb af 500 Kr., foruden det Beløb af Kr. 50.85, som de Indstævnte indrømmede at skyldte for Emballage. Af disse Beløb bør de Indstævnte betale Renter 5 pCt. p. a. fra Stævningens Dato den 6. Oktober 1909, og af de 10,000 Kr. i Overensstemmelse med Overenskomsten fra den 1. Januar 1909. Sagens Omkostninger hæves.

Kjøbenhavn, d. 1. Februar 1910.

Et Jubilæum. Rønne Skipperkasse for Skibsførere, deres Enker og Børn fejrede i Følge »Bornholms Avis«, den 29. Januar sit 50-aarige Jubilæum. Den kan dog egentlig regne sin Oprettelse lige fra Aaret 1824, da Skipperlauget i Rønne oprettede en saakaldt »Brevportokasse« med det Formaal med Tiden at faa opsamlet en Kapital, hvoraf uheldigt stilledes Søfolk eller disses Efterladte kunde faa Hjælp. Kassen fik den Gang Navn efter den Maade, hvorpaa den skulde have sine Indtægter, nemlig fra Brevporten. Kassens Kasserer havde en Pose hængende for hvert Skib, og i disse anbragtes alle Breve, som skulde besørges til Kjøbenhavn, og Portoen herfor saa vel som Portoen for Brevene fra Kjøbenhavn til Rønne tilfaldt Kassen. Desuden forpligtede Skibenes Redere sig til at betale 1 Rd. pr. Kommercelæst for hver Rejse indenfor Skagen, Kolberg og Karlshamn: Brændeskipperne paa Tyskland slap noget billigere, men til Gengæld maatte Skibene i Langfart betale 2 Rd. Den 23. Januar 1825 stiftedes Kassen

med et Grundfond af 20 Rd. og 4 Mk. Allerede i 1828 begyndte man at udbetale smaa Legater paa 4 Rd. Siden gik Kassen gradvis frem til Aaret 1860. Nu kunde man ikke mere hovedsagelig basere Kassens Virksomhed paa Brevportoen, hvorfor dens Regnskab afsluttedes, som det viste sig med en Beholdning paa c. 3.942 Rd. Med denne Kapital fra den oprindelige Hjælpekasse begyndte Skipperkassen sin Virksomhed den 29. Januar 1860. Allerede i 1865 kunde man uddele 4 Legater à 10 Rd. I 1870 voksede Legaternes Antal til 9 à 25 Rd. og i 1890 til 30 à 50 Kr. Nu i Øjeblikket uddeles 30 Legater à 64 Kr. I de 50 Aar Kassen har bestaaet som Skipperkasse, er der ialt udbetalt c. 55,000 Kr., og den ejer for Tiden en Formue paa 44,000 Kr. Kassen tæller 96 ordinære og 39 ekstraordinære Medlemmer. Dens Formand er Konsul C. P. Lund, hvis Fader allerede ved Midten af forrige Aarhundrede sad i dens Bestyrelse. Den afgiver et Vidnesbyrd om, hvilke betydelige Resultater der kan naas, selv om der maa begyndes med smaa Midler. Skipperkassen omfattes med Velvilje af Byens Borgere ogsaa udenfor Sømandsstanden, for hvilken sidste den forhaabentlig i lange Tider maa virke til Held og Lykke.

Fra Mønstringskontoret har vi modtaget Justitsministeriets sædvanlige aarlige Kundgørelse om Indkaldelse af befarent Mandskab i indeværende Aar. Det fremgaar bl. a. af denne, at enhver Befaren, der ikke inden sit 26 Lægdsrulleaar har gjort et Togt og derfor har faaet Vedtegning om at skulle indkaldes forlods, har uden Ophold at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og dér afgive sin Søfartsbog. Enhver Helbefaren og enhver Halvbefaren, hvem der ikke er tillagt noget Togt, har, for saa vidt han er til Stede her i Landet i Tiden mellem den 2. og 7. Februar, inden Udløbet af nævnte Frist at melde sig hos en Mønstringsbestyrer og dér afgive sin Søfartsbog. Hvis Søfartsbøgerne er beroende hos Skibsføreren, har Mandskabet at melde dette for Mønstringsbestyreren, hvorhos Skibsføreren er pligtig til inden nævnte Frist at besøge Bøgerne afleveret til Mønstringsbestyreren.

Kystfart i fremmede Lande. En Indsender fremsætter i »Shipp. Gaz.« Spørgsmaal om, hvilke Stater der tillader britiske Skibe at deltage i deres Kystfart, paa samme Maade som Stor-Britannien tillader fremmede Skibe at deltage i sin Kystfart?

Hertil svarer Bladet: »Mellem de Lande, som tillader britiske Skibe at deltage i deres Kystfart, er: Tyskland, Norge, Sverig, Danmark, Holland og Tyrkiet, og blandt de vigtigste Lande, som forbeholder egne Skibe deres Kystfart, er: Frankrig, Rusland, De Forenede Stater, Italien og Portugal.

Sejladsen paa Limfjorden. Thisted, 31. Januar (Ritz. Bur.). Marineministeriet har sendt Lodserne i Aalborg og Thisted Forbud imod, at de fører Skibe, som stikker over 9 Fod gennem Sejløbet forbi Løgstor. Da Vandet nu er steget, saa der er 11 Fod Vand i Løbet, mødes dette Forbud i Følge »Thisted Amtstidende« med Protest fra de Handlendes Side, der har Skibe under Vejs til den vestlige Del af Limfjorden. Der er lovet snarlig Opmudring af Løbet.

To ny Bassiner Nr. II og III i Keiserhavnen i Bremen viste i forrige Maaned en glimrende Ydeevne ved Løsningen af nogle Bomuldsdampere. Fra Dampere »Indian« blev der ved Hjælp af en ny elektrisk Kran med en Løfteevne af 2½ Tons paa én Dag losset 7,000 Baller Bomuld, og fra Dampere »Spanish Prince« blev der i

32 Timer losset 12,000 Baller. Saadanne Resultater er næppe nogensinde før naaet i nogen anden Havn, skriver »Hansa«.

Fra Søkortarkivet har vi modtaget:

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til »Den Danske Lods« 6te Udg. 1905.
 » » » Nr. 1 til »Den Danske Havnelods« 6te Udg. 1909.
 » » » til »Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Danmark« 1909.
 » » » Nr. 1 til »Fortegnelse over Sømærker i de Danske Farvande« 1909.
 » » » Nr. 1 til »Den Færøske Lods« 3die Udg. 1907.
 » » » Nr. 5 til »Den Islandske Lods« 2den Udg. 1903.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

For de mindre Skibe har Fragtmarkedet i den forløbne Uge ikke fremvist væsentlige Forandringer; pr. Foraars noteres nu, foruden det, der blev nævnt i forrige Beretning, Havre fra Colberg 5 Mk. og fra Rostock Rug, kun 3½ Mk. Med prompte Ladninger er det vedblivende ret sparsomt. Hverken Sverig eller Danmark har bedret sig af nogen Betydning, og sidste Uges Frostvejr vanskeliggør ogsaa Befragtningen; Kjøbenhavn sluttede atter for Bomuldsfrøkager til Randers, Aalborg 25 Øre, og for Hvede til Odense 16 og 20 Øre, Halmstad 15 Øre, men har iøvrigt ikke noget særlig livligt Præg.

Spørgsmaal og Svar.

Under Henvisning til Bestemmelserne i Anordning angaaende Skibes Dybgaende og Lastelinie af 28. September 1909 § 10 tillader jeg mig at forespørge den ærede Redaktion:

S p. 1) Har Inspektører for godkendte Klassifikationselskaber Lov til at antage andre til Opmaalning af Sejlskibe og da særlig, naar der paa Stedet er ansat Synsmand og Stedfortræder?

2) Hvor meget koster det at maale et Skib, og er der særskilt Betaling for Kontrollering af Mærkets rigtige Paasættelse?

S k i b s r e d e r.

Idet vi forudsætter, at den ærede Indsender ved »Opmaalning« udelukkende forstaaer Udfyldelse af Oplysningsskemaer til Brug ved Begæring om Fribordsbrev, besvarer vi de stillede Spørgsmaal saaledes:

S v.: a d 1) Da det i Anordningens § 10 udtrykkelig nævnes, at de paagældende Forretninger kan udføres af Inspektører ved et af Ministeriet for Handel og Søfart i denne Henseende godkendt Klassifikationselskab, maa vi anse det som givet, at Inspektorerne er ganske uberettigede til at overdrage andre at foretage Forretningerne, selv i Tilfælde af, at der paa vedkommende Sted ikke maatte findes saadanne Synsmænd eller Stedfortrædere, som i Henhold til den nævnte Paragraf har Bemyndigelse til at foretage Udfyldelse af Oplysningsskemaer og kontrollere den rette Anbringelse af Lastelinie-mærker.

a d 2) Hvor Udfyldelsen af Skemaer — henholdsvis Kontrollen med Lastelinie-mærkernes rette Anbringelse — udføres af et af de dertil godkendte Klassifikationselskaber, bestemmes Vederlagets Størrelse af vedkommende Klassifikationselskab.

Naar Udfyldelsen af Skemaerne udføres af en af de i Henhold til Lov Nr. 16 af 13de Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. ansatte skibbygningskyndige Synsmænd eller af en af disses Stedfortrædere, saavel som hvor Udfyldelsen udføres af en af de i Henhold til Lov Nr. 115 af 14de Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. ansatte Synsmænd eller af en af disses Stedfortrædere, er Vederlaget fastsat efter følgende Skala:

For Skibe	I.		II.	
	Skibe, der er klassede.	Kr.	Skibe, der ikke er klassede.	Kr.
Under 300 Tons Brutto	15.	15.	25.	25.
Fra 300 til 1,000 Tons Brutto ..	20.	20.	35.	35.
- 1,000 - 2,000 — — ..	25.	25.	45.	45.
- 2,000 - 3,000 — — ..	30.	30.	55.	55.
- 3,000 - 4,000 — — ..	35.	35.	65.	65.
- 4,000 Tons Brutto og derover ..	40.	40.	80.	80.

Hvor Kontrollen med Lastliniemærkernes rette Anbringelse paa Skibets Sider sker gennem en af de ovennævnte Synsmænd eller Stedfortrædere, kan vedkommende for Kontrollen beregne sig et Vederlag af 10 Kr. for Skibe af enhver Størrelse.

Generalforsamlinger.

Svendborg Toldsteds Sygeassurance

afholdt den 25. Januar sin aarlige Generalforsamling. Regnskabsføreren, Skibsreder C. Clemmensen, fremlagde det reviderede Regnskab, hvoraf det fremgik, at Aarets Indtægter beløb sig til Kr. 6,954.91. Der var i Aarets Løb i Erstatning til 50 Skibe ialt udbetalt Kr. 2,816.19.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte. Til Revisorer genvalgte Skibsreder R. Hausen og nyvalgte Skibsreder J. J. Nielsen.

Marstal Skipperforening

afholdt d. 17. Januar sin ordinære, aarlige Generalforsamling. Formanden, Skibsreder C. W. Clausen, bød Velkommen. Det svundne Aar har desværre ikke været gunstigt for Sejlskibsfaaden, og der er kommet flere Hundrede Tusinde Kroner mindre ind i dette end i det foregaaende Aar.

Kassereren, Skibsreder H. I. Bager, oplæste det reviderede Regnskab. Skipperforeningens Indtægter beløb sig til Kr. 4,465.19, og den ejede ved Aarets Udgang Kr. 250.09. Sygekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 7,167.66, og der var i Sygehjælp udbetalt Kr. 336. Understøttelsesforeningen ejede ved Aarets Udgang Kr. 60,003.86 og havde udbetalt Kr. 2,620 i Understøttelse.

Regnskabet godkendtes.

Formanden afgav derefter Beretning om Aarets Virksomhed.

Marstal Skipperforening havde andraget Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart om at faa en Repræsentant indvalgt i Repræsentationen. Forhandlingerne havde strakt sig over det meste af Aaret, men Resultatet var et Afslag motiveret med, at Marstal Skipperforening havde for specielle Opgaver at virke for. Den maatte se at faa en anden Skipperforening ude i Landet til at tage sig af dens Krav.

»Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« havde anmodet Marstal Skipperforening om at lade sig repræsentere ved et Møde i Svendborg, hvor der skulde forhandles om det foraaaltjenlige i Oprettelsen af en nautisk Forening omfattende alle Landets Søfartsforeninger. Som Repræsentanter for Marstal Skipperforening var mødt Skibsfører Aud. Rasmussen og Skibsreder Albert Svane. Man havde først haft Betænkkeligheder ved at slutte sig til Sagen, hovedsagelig af Hensyn til Udgifterne, men efter at det paa Mødet var oplyst, at disse vilde være forsvindende, havde man besluttet at anbefale Foreningen at slutte sig til Oprettelsen af et nautisk Raad. Man vilde ogsaa gennem dette have Udsigt til at faa en Repræsentant ind i Fællesrepræsentationen. Det blev vedtaget at overdrage Bestyrelsen at ordne Sagen.

Pensionen for 1910 ansattes til Kr. 40. Der findes e. 67 Pensionister.

Af Bestyrelsen afgik Formanden, Skibsreder C. W. Clausen og Skibsreder Alb. Svane, den førstnævnte ønskede ikke Genvalg, og i hans Sted valgtes til Formand Bankbestyrer Hans Clausen. Skibsreder Alb. Svane genvalgte.

Hr. C. C. Albertsen bragte den afgaaede Formand en Tak for hans Virksomhed.

Den afgaaede Formand takkede Bestyrelsen for godt Samarbejde og udtalte sine bedste Ønsker for, at Marstal Skipperforening maatte gaa gode Tider i Møde.

Bankbestyrer H. Clausen takkede for den Tillid, der var vist ham ved at vælge ham ind i Bestyrelsen; han vilde med Interesse arbejde for Foreningen og dens Fremgang. En Sag, som sikkert vilde komme frem i en nær Fremtid, er Spørgsmaalet om Søfolks Pensionering, og Taleren vilde rette en Opfordring til de farende Skibsførere om at vise Foreningen og Bestyrelsen den Tjeneste at undersøge, hvorledes Pensionering virker i de Lande, hvor den allerede er indført, f. Eks. Frankrig. Saadanne Oplysninger kan nok med Tiden blive af Interesse ikke alene for Marstal Skipperforening men ogsaa for Lovgivningsmagten, idet man maatte gaa ud fra, at

man vilde henvende sig til Standen selv, naar Tiden var inde til, at Spørgsmaalet om Søfolks Pensionering kom frem herhjemme. Dermed afsluttedes Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

Pauline, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Wismar til Aalborg med en Ladning Rug d. 28. Januar af Isen skruet paa Grund ved Hals. Skibet har Assistance.

Arthur, Dpsk. af Holmestrand, strandede i Snestormen d. 28. Januar paa Falsterbo Rev. Af Besætningen bjergedes tolv Mand om Bord i Dpsk. »Niels R. Finsen« af Kjøbenhavn, Resten af Besætningen, tre Mand, reddedes ind til Skanør.

Riga, Dpsk. af Rostock, er paa Rejsen fra Newcastle til Kiel med en Ladning Kul indkommet hertil med Havari. Skibet har haft meget haardt Vejr, har været paa Grund ved Trestenskosten, har en Del Skade og er læk.

Anna Kathrine, Galease af Rudkjøbing, er i Snestormen strandet paa Fyenshoved og er fuld af Vand. Besætningen er landsat. Skibet var paa Rejse fra Fakse til Odense med Kalksten.

Carla, Dpsk. af Nordby, er d. 29. Januar paa Rejsen fra Libau til Aarhus med Oljekager kommet paa Grund ved Sletterhage. Svitzers assisterer.

United States, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 29. Januar i Sne-tykning ved Horten været i Kollision med norsk Dpsk. »Bastø«, der fik en mindre Lækage. »United States« fik kun en Bule i Styrbords Side og har, efter afholdt Besigtelse, fortsat sin Rejse.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs fører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianderingsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianderingsforretninger samt hos Enceforhandleren **Peter Knudsen** Hestemøllestræde 6, Køb. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 30./1. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 27./1. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 30./1. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 29./1. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Libau 28./1. — Antwerpen, Madsen, afg. Caracigha 24./1. til Algier. — Arkansas, Peronard, ank. hertil 27./1. — Arno, Strubberg, afg. herfra 26./1. til Reval. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 27./1. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 29./1. for Bordeaux. — Beira, Lange, ank. hertil 28./1. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 27./1. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 29./1. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 29./1. for London. — Dagmar, Bøgvad, afg. Aalborg 28./1. til Boness. — Douro, Søberg, ank. Lissabon 29./1. — Esbjerg, Strufve, afg. Libau 29./1. hertil. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, afg. herfra 29./1. til Königsberg. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 29./1. til Hull. — Hellig Olav, Holst, oplagt. — Hengest, Munck, ank. hertil 30./1. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 29./1. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 29./1. — Jolautha, Simonsen, afg. Riga 28./1. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 30./1. for London. — Kentucky,

Andresen, ank. Boston 29./1. — Kiew, Jørgensen, ank. Bordeaux 23./1. — Kursk, Gommesen, pass. Gravelines 30./1. for Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 27./1. — Loire, Caignou, oplagt. — Louise, Mikkelsen, ank. Antwerpen 28./1. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 19./1. for New York. — L. P. Holmblad, Jon Jonsen, ank. hertil 28./1. — Morsø, Oest-Jacobsen, ank. Pillau 28./1. — Nicolai II, Clausen Kaas, pass. Dartmouth 18./1. for New York. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Antwerpen 30./1. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Pillau 30./1. hertil. — Omsk, Harder, ank. Libau 29./1. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gotsche, ank. New York 24./1. — Perm, Christensen, ank. London 25./1. — Pregel, Sonne, ank. Reval 25./1. — Saga, Wiberg, afg. herfra 29./1. til Königsberg. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, ank. Port Inglis 19./1. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 30./1. — Tiber, Bech, afg. Swansea 28./1. til Nice. — Tyr, Thauing, ank. hertil 31./1. — United States, Wulff, afg. Kristiansund 30./1. til New York. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 29./1. sydpaa. — Dokka, afg. Liverpool 29./1. til Swansea. — Freya, afg. herfra 24./1. til Manchester. — Vadsø, ank. hertil 28./1.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 25./1. — Johan Siem, Nielsen, ank. Blyth 24./1. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Riga 20./1. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 24./1. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 25./1. til Cette. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michail Untchoukoff, Harboe, afg. Theodossia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. London 28./1. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Norge. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Novorossisk 6./1. til Sverrig. — Nawa, Dahl, afg. Braile 5./1. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Torre Annunziata 28./1. — Nautik, N. Nielsen, afg. Southampton 28./1. til Methil. — Nexos, Basse, afg. Barry 26./1. til Teneriffa. — Ellen, Hansen, afg. Riga 29./1. til Montrose. — Hebe, Gregersen, ank. Bremerhaven 28./1. — Inger, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 26./1. til Neufahrwasser. — Johanne, Thøgersen, afg. Swansea 29./1. — Laura, P. Pedersen, afg. Grangemouth 26./1. til Bremerhaven. — Cito, Jøpsen, ank. Liverpool 28./1. — Napoli, Brinch, pass. Hirtshals 28./1. for Bandholm. — Dagmar, Mikkesen, ank. Dunston 28./1. — Nerma, Schiff, ank. Plymouth 29./1.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Bilbao 24./1. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Middlebro 30./1. — Martha, Christensen, ank. Niza 28./1. — Elna, Ratje, afg. Grangemouth 25./1. — Therese, Pedersen, afg. Cardiff 26./1. — Simone, Møller, afg. Rouen 28./1. — Jeanne, Løffler, afg. Tunis 20./1. — Vera, Risø, afg. Burntisland 27./1. — Daisy, Lagesen, ank. Sevilla 30./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 28./1. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 29./1. — Paris, Tholander, afg. Boness 28./1. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Newport 21./1. til Tunis.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Honfleur 24./1. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Penarth 26./1. — Roma, v. Thun, ank. Antwerpen 24./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Boness 26./1. — Russia, Poulsen, afg. Wearmouth 18./1. — Carl Hecksher, Starek, ank. Carlaforte 21./1. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 22./1. — Normannia, Erichsen, ank. Filadelfia 27./1. — Euxinia, Lund, afg. Boston 28./1. — Canada, Jespersen, afg. Algier 28./1. — Livonia, Lindberg, afg. Dunkerque 28./1.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 26./1. — Patricia, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 25./1. — Gratia, Sørensen, afg. Burntisland 26./1. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 27./1.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bordeaux 14./1. — Gallia, Nielsen, afg. Nicolajeff 25./1. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Riga 26./1. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotionia, Friis-Rasmussen, ank. Malta 27./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Methil 29./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Kristiansund 27./1. — Carbonia, Mathiasen, afg. Riga 27./1. — Estonia, Winckler, afg. Svendborg 28./1.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Reval 27./1. — Selandia, Troensegaard, afg. Antwerpen 26./1. — Secalia, Jensen, afg. Norfolk 26./1. — Frumentia, Andersen, ank. Charleston 25./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Nicolajeff 26./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 19./1.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 28./1. — Helena, Sørensen, ank. Rotterdam 30./1. — Agnete, Sonnichsen, ank. Kalundborg 29./1. — Hermia, Hansen, afg. Odense 26./1. — Alice, Schultz, ank. Svendborg 26./1.

Svendens & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg. Vlissingen 27./1. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Windau 22./1. — G. Koch, Jørgensen, pass. Helsingør 26./1. for nordg. — Hans Tavsen, Klaborg, afg. Tyne 27./1. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 21./1. — Ajax, Brøsen, ank. Frederikshavn 27./1. — E. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 29./1. for nordg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Ghent 28./1. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 26./1.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Dunkerque 26./1. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Libau 25./1. — Svend, Schmidt, afg. Kristiania 22./1.

Nordsoen. England, Andersen, ank. Karrebæksminde 29./1. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 26./1. — Rusland, Madsen, ank. Middelfart 23./1.

Internationalt Dampskibs- & Bjergnings-Komp. Lady Funness, Clausen, afg. Methil 27./1.

Europa. Tyskland, Danstrup, ank. Windau 22./1. — Belgien, Nielsen, ank. Hamburg 22./1.

Frem. Augusta, Bagger, afg. La Roschelle 27./1. til Boucau. — Freja, Nielsen, ank. Malmø 31./1. — Vera, Thing, ank. Korsør 24./1.

Thore. Ingolf, Schiøtzt, ank. Reykjavik 27./1. — Sterling, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 30./1. til Vestisland via Leith.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Rotterdam 22./1. — Skinfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 27./1. for Ghent. — Rimfaxe, Krarup, afg. Libau 27./1. til Dover. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Nykjøbing F. 27./1. til Grangemouth.

Østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Göteborg 30./1. — Cathay, Kruuse, afg. Antwerpen 27./1. til Port Said. — Indien, Gabe, afg. Shanghai 30./1. til Yokohama. — Siam, Cortsen, ank. Dalny 23./1. — Pagan, Knudsen, afg. Antwerpen 26./1. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Penang 28./1. til Singapore. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 21./1. — St. Croix, Jensen, afg. Singapore 28./1. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Ravn, afg. Singapore 15./1. til Port Said. — Cambodia, Christensen, afg. Norrköping 29./1. til Göteborg. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21./1. til Havre.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Leith's Red 26./1. — Energi, Jensen, ank. Rotterdam 27./1.

Sejlskibe.

Æro. Eos, Christensen, afg. Lissabon 19./1. — Albertine, Madsen, ank. Kiel 25./1. — Nauta, Stærke, er afg. Gibraltar til Santander. — Fædres Minde, pass. Dunderness 24./1. for østg. — Yrsa, Albertsen, ank. Kolding 26./1. — Malfridur, Hansen, ank. Fredericia 26./1. — Industri, Raahauge, pass. Gibraltar 22./1. for Kanalen f. O. — Ellen, Lauritzen, ank. Melilla 26./1. — Caroline, Christensen, ank. Göteborg 26./1. — Olaf Petersen, pass. Helsingør 27./1. for nordg. — Kodan, Hansen, afg. Cuxhaven 28./1. til Montevideo. — Veritas, Staugaard, pass. Dragør 24./1. for Morlaix. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Lissabon 28./1. — Dannebrog, Christensen, ank. Kirkcaldy 28./1. — Juliane, Christensen, ank. Bagenkop 27./1.

INDHOLD

Ved Aarskiftet. — Sø- og Handelsretsdomme. — Kjøbenhavn, d. 1. Februar 1910. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 231. Bornholm med Omgivelser. Maalestok: 1:100,000. Pris paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00. December 1909.

Kort Nr. 232. Guldborg-Sund, nordlige Del, Smaalands-Farvandet. Maalestok 1:30,000. Pris paa Kortlærred Kr. 1,50, paa Papir Kr. 1,00. December 1909.

Kort Nr. 168. Bornholm med Omgivelser, annulleres. Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til »Den Danske Lods, 6te Udgave, 1905«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Danske Havnelods, 6te Udgave, 1909«.

Forandringer og Tilføjelser til »Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1909«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Fortegnelse over Sømærker i de Danske Farvande, 1909«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til »Den Islandske Lods, 2den Udgave, 1903«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Færøske Lods, 3die Udgave, 1907«.

Samtlige Forandringer er sluttede den 1ste Januar 1910. De udleveres gratis.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1169

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 162 Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havet til Salg

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin **Skibsproviantering.**

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenco“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Cronstadt
Tigr.: „Hansenco“

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Språngsviken. Postadress: Språngsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frøderikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere,

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og *** WHISKY.

Faas overalt. Repræs. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.

St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Cadenius & Grahn,

Skibsmæglere & Speditører.

Etabl. 1881.

Kotka, Finland.

Telegr.-Adr.: „Cadenius“, Scott's & Watkins Codes.

Lager af Bunkerkul.

BLOM & Co.

Norrköping.

Shipbrokers.

Telegramadresse: „Blom“.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr. Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Kebmagergade 55 Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GJØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverånder til Kgl. dansk Yachtklub.

„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	%
10 Gange	20	%
26 Gange	30	%
52 Gange	40	%
104 Gange	50	%

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 4. Februar 1910.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening med-
maler:

Under 10. Januar rettede Dansk Sejlskibsre-
deri-Forening gennem Fællesrepræsenta-
tionen for dansk Skibsfart en Forespørgsel til
Ministeriet for Handel og Søfart angaaende
Forstaaelsen af de Bestemmelser i Bekendtgørelsen af 30.
December 1909, der omhandler Anvendelsen af galvanise-
rede Staal- eller Jernluftkasser i Redningsbaade. Herpaa
har Foreningen nu ligeledes gennem Fællesrepræsenta-
tionen modtaget følgende Svar:

»Under Henviisning til den ærede Fællesrepræ-
sentations Skrivelse af 14. Januar skulde man, i An-
ledning af det af »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«
rejste Spørgsmaal om Anvendeligheden af Luftkasser
af galvaniseret Jern eller Staal i Redningsbaade i
Henhold til § 9 i Bekendtgørelse angaaende nærmere
Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe m. m. af 30.
December 1909, tjenstlig melde, at Luftkasser af for-
annævnte Materiale, efter de i § 9. 9.—16. Stk. i be-
meldte Bekendtgørelse, jfr. Instruks for de ved Til-
synet beskikkede Synsmænd af 30. December, inde-
holdte Bestemmelser om Indretning og Syn af Red-
ningsbaade, ikke kan anvendes i Redningsbaade, der
bygges eller indrettes som saadanne efter 1. Jan-
uar d. A.«

Den norske Amerikalinie og Englands-
ruterne. I et Statsraad d. 26. Januar i Kristiania er
foreslaaet nedsat en Komité til at tage Fragtregulativ for
de statsunderstøttede Dampskibe i udenlands Fart under
Overvejelse. Tillige foreslaas nedsat en Komité til at be-
handle Englandsruterne, og hvad dermed staar i For-
bindelse, samt endelig en Komité til at bearbejde Spørgs-
maalet om en norsk Amerikalinie. (»Norg. Sjøft.«)

Af Meteorologisk Instituts Ismel-
ding d. 2. Februar fremgaar:

Danske Farvande
(Seneste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted.)

Lukket for Sejlskibe er:
Nykjøbing M (30.), Løgstør (31.), Præstø (28.).

Bugserhjælp behøves:
Thisted, Vilsund, Feggesund (29.), Aalborg (27.),
Hals (28.), Mariager (30.), Randers (31.), Vejle (1.),
Odense (1.), Nykjøbing F. (28.).

Vanskelig for Sejlskibe:
Kolding (31.), Frederikssund (27.), Stege (1.), Guld-
borg (27.).

Skibsfarten uhindret:
Esbjerg (31.), Rudkjøbing (28.), Nyord (1.), Nysted
(24.), Horsens (1.), Tærø (31.).

Tyske Farvande.

Pillau: Forhavnen: isfri. Inderhavnen: tynd
Fastis. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen:
Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Swinemünde: Inderhavnen: løs Sjap- og Kvad-
deris.

Warnemünde: Warnow: løs Sjap- og Kvad-
deris.

Svenske Farvande.

Strömstad: Idefjorden: svær Fastis. Skibsfar-
ten kun mulig med Isbryderhjælp.

Med nærværende Nummer af *Dansk Søfartstidende*
følger Indholdsfortegnelsen til Bladets
Aargang 1909.

Specialregisteret til Efterretninger for Sø-
farende, Aargang 1909, vil fremkomme i et af de
nærmest følgende Numre.

Sømandsmissionen. Opmærksomheden hen-
ledes paa, at der førstkomende Søndag vil ske Indsam-
ling i alle Landets Kirker til Fordel for Dansk Sø-
mandsmission i fremmede Havne, der har
Station i Hamburg, Libau, London, Newcastle, Hull og
New York.

Dansk Søulykke-Statistik.

Den statistiske Oversigt over de i Aa-
ret 1908 indtrufne Søulykker for danske
Skibe i danske og fremmede Farvande
samt for fremmede Skibe i danske Far-
vande, der udarbejdes ved Registrerings- og
Skibsmaalings-Bureauet og offentliggøres af
Ministeriet for Handel og Søfart, forelig-
ger nu.

For danske Skibes Vedkommende har det sam-
lede Antal af Søulykker og Søskader, over hvilke der i
1908 er afholdt Søforhør eller Søforklaring, været 210:
deraf 92 Sejlskibe og 118 Dampskibe. Antallet af Søulyk-
ker og Søskader, over hvilke der ikke er afholdt Søforhør
eller Søforklaring, var 63; deraf 30 Sejlskibe og 33
Dampskibe. Der er i 1908 indtruffet 130 Søulykker for
fremmede Skibe i danske Farvande; deraf 40 svenske,
24 norske, 21 tyske, 22 engelske, 14 russiske, 7 holland-
ske, 1 belgisk og 1 græsk Skib.

Opgørelse af Tab af Menneskeliv ved de
for danske Skibe i 1908 indtrufne Søulykker og Søskader
viser, at der ved Stranding, Forlis eller anden Søskade er
omkommen 20, ved at falde over Bord 15 og ved andre
Ulykkestilfælde 4; ialt 39. Heraf skriver de 31 Tilfælde
sig fra Sejlskibe og de 8 sig fra Dampskibe. Samtlige
Omkomne var Søfolk.

For danske Skibe fordelte Forlisene i 1908 sig saa-
ledes:

Sejlskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 13, Forladt
synkefærdig 3, Ildsvaade 1, Borteblevne 4, Kondemnation
efter Søskade 3; ialt 24.

Dampskibe:

Stranding, Landsætning og Grundstødning 1. — (Fire
Dampskibe med Trælaster har haft betydelig Slagside med
Tab af Dækslast m. m.)

De 24 danske Sejlskibe, der saaledes ialt er gaaet tabt
i 1908, repræsenterede tilsammen 2,796 Brutto Reg.-Tons:
21 medførte Ladning, og Værdien udgjorde 214,700 Kr., af
hvilke Assurancen dækkede 174,600 Kr. Besætning og
Passagerer udgjorde tilsammen 112 Mand, af hvilke 19
omkom.

Det forliste danske Dampskib maalte 821 Brutto Reg.-
Tons. Det medførte ingen Ladning. Værdien udgjorde
54,500 Kr., som blev dækket af Assurancen. Besætnin-
gen udgjorde 17 Mand, hvoraf ingen omkom.

Af Strandinger og Grundstødninger paa danske
Kyststrækninger og i Inderfarvande indtraf
i 1908 for danske Skibe 50 (8,223 Brutto Tons), for frem-
mede Skibe 117 (92,159 Brutto Tons). Herved omkom ialt
6 Mennesker.

I Følge den statistiske Oversigt har disse Strandinger
og Grundstødninger været fordelt over vore Kyststrækning-
er og Inderfarvande paa følgende Maade: Jyllands Vest-

kyst (til Hænstholt) 12, Jyllands Nordvestkyst (Skagen indbefattet) 12, Jyllands Østkyst 25, Limfjorden 3, Læsø 4, Anholt 3, Fyns Nordkyst (med Samsø) 2, Fyns Vest- og Sydskyst (med Ærø) 6, Fyns Østkyst (med Langeland) 4, Sjællands Nordkyst (med Hesselø) 6, Sjællands Vestkyst (med Sprogø) 12, Smaalandsfarvandet (Grønsund indbefattet) 20, Lollands og Falsters Sydskyst 9, Sjællands Østkyst (Syd fra til Amager) 7, Amager 14, Saltholm 14, Middelfgrund 3, Øresundskysten (til Københavns Frihavn) 5, Bornholms Vestkyst 5, Bornholms Østkyst 1.

I 1908 er der opstaaet 2 Tilfælde af Ildsvaade ved Antændelse fra Motorlamper og 2 Tilfælde af Antændelse af spildt Petroleum i Fiskerfartøjer. For Dampskibenes Vedkommende er der indtruffet 1 Tilfælde af Antændelse ved udflydt Petroleum, 3 Tilfælde af Selvantændelse af Ladning og Bunkerkul og 1 Tilfælde ved at en glødende Nitnagle faldt ned i Skibsrummet fra en Smedeesse, samt 1 Tilfælde foranlediget ved Eksplosion af Gasarter fra Ladningen. Af Kollisioner indtraf ialt 114.

Antallet af de ved Søretter undersøgte Søulykker for danske Skibe var 210, hvoraf kun c. 15 pCt. har givet Anledning til sørettlige Kendelser. Fremmede Søretters Kendelser over Søulykker, som er overgaaet danske Skibe, beløber sig til 7 tyske og 2 engelske.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Ansvar for Ophold naar Lasten ikke er rede til Afskibning.

Foreningen har faaet forelagt en Række Sager i Anledning af Ophold af Skibe under Indladning i Østersøhavne som en Følge af de ekstraordinære Arbejdsforhold i Sverige. Man faar af disse Sager Indtryk af, at de svenske Afskibere i det hele og store under disse vanskelige Forhold har bestræbt sig efter bedste Evne for at ekspedere Skibene saa godt og saa hurtigt som mulig, og at der derfor som Regel intel er at lægge dem til Last; men hermed er naturligvis ikke givet, at Befragterne er fri for Ansvar i det Tilfælde, at Skibet ikke bliver ekspederet i rette Tid. Det hører vel til Sjældenhederne nu om Stunder at træffe paa et Certeparti, hvor Befragteren ikke har sørget for at beskytte sig mod Følgerne af Strejker eller Lockouter. Skulde det forekomme, at et Certeparti intet indeholder om Strejker eller Lockouter, er det en given Sag, at efter skandinavisk Ret vil Befragteren ikke kunne undgaa Ansvar for Ophold, som er en Følge af, at Lasten ikke nedbringes eller udbringes til Skibssiden i rette Tid. Derimod bør det nu være en velkendt Sag, at i Frankrig vil en Strejke eller Lockout som den, der nu raader i Sverige anses at være en »force majeure«, der befrier Befragteren for Ansvar for de Ophold, som er Følgen heraf.

For at Befragterne skal være fritaget for Ansvar og kunne paaberaabe sig en Strejkeklausul, vil det vistnok i alle Tilfælde blive fordret, at han har gjort, hvad der var rimeligt og forretningsmæssigt for at opfylde sine Forpligtelser paa Trods af Strejken eller Lockouten. I mange Certeparier bestemmes det uden videre, at Strejkedage og Lockoutdage skal være undtaget, men Foreningen tror ikke, at nogen Domstol vil fortolke dette bogstaveligt, saaledes at enhver Dag, hvor der har været Strejke eller Lockout, ikke skulde medregnes i Liggedagene. Efter Foreningens Mening vil enhver Domstol kræve en Aarsags-Forbindelse mellem Strejken og Lockouten og Opholdet. Hvis f. Eks., hvad der jo meget ofte er Tilfældet, Skibets Kaptajn tilbyder ved Skibets Besætning selv at bringe Lasten til Skibssiden og besørge alt forment med Hensyn til Lasten, saa vil Befragteren have at modtage dette Tilbud, og hvis han vægrer sig derved,

maa han selv tage Følgerne, naar Skibet af den Grund bliver opholdt mere end nødvendigt.

Dernæst maa det erindres, at det uden Tvivl som Regel vil blive anset for at være Kontraktens Forudsætning, at Lasten, naar Liggedagene begynder, skal være parat til Afskibning. Om der hos Afskiberne opstaar en Strejke eller Lockout, som umuliggør Lastens Tilvirkning i rette Tid, saa vil dette som Regel ikke uden dertil sigtende, særlige Klausuler i Certepartiet kunne befri Befragteren for Ansvar for Ophold, der er en Følge heraf. Hvis altsaa Befragteren ikke kan modtage Kaptajnens Tilbud om at stille sine Folk til Disposition for at faa Lasten bragt til Skibssiden, fordi Lasten endnu ikke er tilvirket, saa vil derved forarsaget Ophold blive for Befragterens Regning. Selve Tilvirkningen af det Gods, som skal afskibes, ligger nemlig udenfor Befragtningskontrakten. Denne gaar ikke ud paa, at Afskiberen skal tilvirke og derefter afskibe en vis Ladning til Forsendelse med Skibet; den gaar kun ud paa, at Befragteren skal forsyne Skibet med den aftalte Ladning for Transport til et aftalt Sted, og hvad der ligger forud for dette, ligger helt udenfor Befragtningskontrakten. I mange af de Tilfælde, som er bleven forelagt for Foreningen er Forholdet netop det, at Skibene er blevet yderligere opholdt, fordi Lasten ikke har været tilvirket, og Foreningen har med nogle Tilfælde at gøre, hvor Skibenes Besætninger har hjulpet til ved Lastens Tilvirkning for derved at hjælpe Afskiberen til at faa Skibet ekspederet. I disse Tilfælde mener Foreningen, at der maa være særdeles gode Chancer baade ved engelske og svenske Domstole for at gennemføre Krav paa Erstatning for Ophold, og efter al Sandsynlighed vil Foreningen i den nærmeste Fremtid faa Lejlighed til at bringe en saadan Sag for svenske Domstole, hvor man da vil opnaa et Præjudikat.

En mærkelig Paastand.

Firmaet P. & J. Danischewsky.

Foreningen har for Tiden et Par ejendommelige Sager under Behandling mod Hr. J. J. Danischewsky i Archangel. Hr. Danischewsky lagde Beslag paa et Skib, han havde befragtet, fordi det efter hans Paastand ikke havde lastet saa meget, som Rederiet havde garanteret, at det vilde laste. Det oplystes, at tre tyske Skibe havde været udsat for lignende Fordringer fra Hr. Danischewskys Side. Hr. Danischewsky faar Rederne til at garantere en vis Dødvægtlastevne, hvorpaa han giver Skibene delvis tung og delvis let Last, hvilket naturligvis ikke laster Skibene ned til deres Mærker, og saa fremkommer han med sin Paastand paa Erstatning for Brud paa Lastgaranti.

Et norsk Skib S/S »Bengal«, var befragtet af Firmaet P. & J. Danischewsky for en Rejse fra Archangel med en fuld og komplet Ladning af Tjære, Beg eller Terpentin i Fade og andre lovlige Handelsvarer indbefattende en fuld Dækslast. Fragten var fastsat som en Lumpsum. Rederiet garanterede, at Skibets Lastevne var 1,900 Tons Dødvægt eksklusive Bunkers, hvilket med Tryghed kunde gøres, da Skibet faktisk tidligere havde indlastet adskilligt mere end 1,900 Tons foruden Bunkerne. Skibet fik ikke lutter tung Last og fik følgelig heller ikke fuld Dødvægtlast som garanteret, hvorfor Hr. Danischewsky tvang Kaptajnen til at deponere ikke mindre end £ 280, som svarende til Fragten for Differencen mellem den garanterede Vægt og Ladningens virkelige Vægt, idet Hr. Danischewsky dog erklærede at ville nøjes med £ 90, dersom Sagen kunde blive prompt ordnet. Foreningen advarer atter Rederne og tilraader dem at være paa deres Post overfor dette Firma. Det er givet, at hvis Firmaet er i god Tro, og det en Gang har haft en saadan Sag, saa vil det sørge for, at Certeparierne for Fremtiden bliver saa tydelige, at den Slags Konflikter undgaaes; men det viser sig altsaa, at Firmaet stadig

akcepterer de samme Certepartibetingelser og stadig fræmsætter de samme Paastande vel vidende, at Rederne umulig kan garantere noget Dødvægtindtagende af let Last. Hr. Danischewsky's Taktik maa herefter være indlysende for enhver Reder og bør nu være saa almindelig bekendt, at Foreningen haaber, at dette maa blive den sidste Sag af denne Art, som den faar med at gøre. Foreningen haaber ogsaa, at Mæglerne, som slutter Fragter med Hr. Danischewsky vil lægge Mærke til dette og sørge for, at Garantien bliver saaledes formuleret, at Hr. Danischewsky ikke kan finde noget Paaskud deri til at fremkomme med Fordring paa Reduktion i Fragten.

Losning af Bulkladninger med Sejlskibe.

Det er ikke ualmindeligt, at Modtagerne af en Bulk-ladning f. Eks. en Ladning Kul eller Korn, som i Følge Kontrakten skal tages fra Skibssiden, sætter Folk om Bord i Rummet for at faa Ladningen losset paa en speciel Maade, som er nødvendig af Hensyn til Interesser, der ikke vedkommer Skibet, f. Eks. fordi Lasten skal maales, medens Fragten skal betales efter Vægt. Det er som Regel for Sejlskibe, at der i den Anledning opstaar Strid om, hvem der skal betale de hermed forbundne Omkostninger. Hvis det er et rent Certeparti, hvorefter der ikke paahviler Skibet nogen anden Forpligtelse end at levere Lasten til Skibssiden, siger det sig selv, at Kaptajnen selv er Herre over, paa hvilken Maade han vil opfylde den ham paahvilende Forpligtelse, nemlig at bringe Lasten til Skibssiden. Som Regel vil han i sin egen Besætning have tilstrækkelig Arbejdskraft ved Haanden til at udføre det Arbejde, der paahviler Skibet, og han vil da ganske naturligt og rimeligt protestere imod, at der anvendes fremmed Arbejdskraft, naar han skal betale noget derfor. Ikke desto mindre forekommer det hyppigt, at Modtagerne gør Forsøg paa at overføre en Del af Udgifterne ved Arbejdet i Rummet, som udføres af Modtagernes egne Folk, paa Skibet. Her maa Kaptajnen sørge for fra Begyndelsen at indtage det Standpunkt, at han ikke vil have nogen fremmed Hjælp om Bord, og at Modtagerne derfor, hvis de ønsker at anvende deres egne Folk, da ogsaa selv maa betale samtlige dermed forbundne Omkostninger. Kaptajnen har ingen Interesse i at anvende fremmed Hjælp, fordi han intet sparer derved, da Besætningen er rede til at udføre Arbejdet om Bord.

Disse Sager vilde være ganske klare, naar Kaptajnen indtog ovennævnte Standpunkt og fremfor alt bestandig sørgede for skriftlig at tilkendegive sit Standpunkt, saaledes at han derved sikrede sig Beviset.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har kun bragt meget faa og meget smaa Forandringer. Egentlig viser kun Kulfragterne til Middelhavet, Øerne (Las Palmas, Cap Verde etc.) og Sydamerika lidt Fremgang, og der er saaledes fra Cardiff sidst betalt indtil 6/9 Genua (6/ à 6/3 Ugen forud), 6/ Port Said (mod 5/6), 6/6 Las Palmas (mod 6/3), 7/ St. Vincent (mod 6/9), 15/ à 15/3 River Plate (mod 13/6 à 14/). Af Returnarkedene er Sortehavet ingenlunde daarligere end forrige Uge, idet der fra Nikolajeff kan faas 8/ à 8/3 til udsøgt Havn, og Fres. 8.75 Dødvægt betalles for en 7,000 Tons Baad til Genua eller Marseille. Novorossisk betalte 7/3 til Rotterdam, 7/9 Antwerpen eller Weseren, 7/6 N. C. Derimod ligger La Plata meget ussel, og der sluttedes kun ganske faa Baade, bl. a. til 10/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn) fra Bahía Blanca, prompt, 11/3 fra San Lorenzo Grænsen, tidligst 10. Februar. Det østlige Marked viser ingen nævneværdig Forandring undtagen, at

Australien ligger en smule svagere ved mindre Begær. Kurrachee og Birma sluttede ret livligt. For Sukker fra Java skal der være sluttet pr. Juli til 26/3 U. K. eller Kontinentet, 27/6 U. S. Herhjemme omkring er Forholdene meget tarvelige, og navnlig skorter det værst paa Kulfragter for Baade paa over 1,500 Tons. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 3/9 Reval (2,500), 3/6 Neufahrwasser (1,800), 4/3 Wismar (2,000), 4/3 Frederikshavn (750). Fra Libau eller Windau kan faas 8 1/2 d. Havrebasis London eller Rotterdam, 9 à 9 1/4 d. Antwerpen, 11 à 11 1/4 d. Rouen. Riga er stadig tilgængelig, men der er kun faa Laster til lave Rater. Fra Reval noteres Fres. 17 1/2 for Hør, 1/ Hvedebasis til Dunkerque eller Ghent, 10 1/2 à 11 d. London eller Rotterdam. Om trent en halv Snes danske Østersøbaade er nu blæven lagt op. Kulstrøjen i Durham er ikke bilagt endnu, og dette volder stadig en Del Forstyrrelser for flere Havnes Vedkommende.

Generalforsamlinger.

Dansk Styrmandsforening

afholdt Søndag den 30. Januar sin ordinære, aarlige Generalforsamling i Prins Vilhelms Palæ.

Repræsentant C. Christensen bød i Formandens og Næstformandens Fraværelse Forsamlingen Velkommen og aflagde Beretning for det forløbne Aar, efter at Overretssagfører Thamsen havde overtaget Ledelsen af Forhandlingerne.

Aaret 1909 har nærmest været noget bedre end det foregaaende for Styrmandene, idet der Aaret rundt har været færre Styrmand ledige end Aaret forud, og der endnu ikke har været rimeligvis heller ikke bliver nogen Oplægning i Vinter.

For Foreningen betyder Aaret et godt Aar, da den yderligere har vundet Indpas blandt Styrmandene og nu kan siges med Rette at repræsentere Styrmandsstanden. Ligeledes har Foreningen i sin Formue et solidt Grundfond at arbejde med. Foreningen har fulgt samme Plan for sin Virksomhed, som de foregaaende Aar. Det Samarbejde, der sidste Aar blev indledet med Svendborg og Marstal Styrmandsforeninger, har været fortsat Aaret igennem. Foreningen har søgt fjernet den Uretfærdighed, der vises mod Styrmand gennem de berygtede Forhyringsregler. Rederisyndikatets Cirkulære har Autoriteterne nægtet Retskraft, selv om nogen tvungen af Omstændighederne maatte skrive under derpaa. Ved mangfoldige Lejligheder har Foreningen lige som de foregaaende Aar været medvirkende til at skaffe Medlemmerne deres Tilgodehavende.

I »Gensidig Løseforsikring for Officerer i Dampskibe« var der alene for Styrmand Krav fremme paa op imod 3,000 Kr. Der var en Kasseangel paa 27,000 Kr., og Kassereren var ude af Stand til at dække noget af Beløbet og blev sat under Anfordelse.

Hr. Christensen omtalte ligeledes Foreningens Opførelse i Anledning af Kommandoforholdet i Skoleskibet »Viking«, samt »Bedstemand« Systemet, med Hensyn til hvilket en tilfredsstillende Ordning var sikret. En tilfredsstillende Ordning af de nu bestaaende Pensionskasser opnaas kun, naar mere ensartede Interesser står sammen. Men Sagen er ikke saa lige at løbe til. Bestyrelsen har nærmest anset det for Foreningens Pligt at optræde vejledende for de Medlemmer, Sagen angaar. Hr. Christensen omtalte i saa Henseende nærmere »De Fiskerske Dampskibsselskabers« Pensionskasse og et af Firmaet C. K. Hansen udsendt Forslag til ny Lov for Pensionskassen.

Af indre Anliggender kan nævnes, at der i Administrationen er antaget en Mand mere, saaledes at der nu til Stadighed findes en Mand paa Kontoret, og Lokalerne er udvidede, saaledes at der foruden Kontoret tillige findes et Læseværelse. Engagering gennem Foreningen er i glædelig Fremgang.

Regnskabet.

Revisor C. Møllengaard fremlagde det reviderede Regnskab, der balancerede med Kr. 38,307.30. Foreningens Formue udgjorde den 31. December 1909 i alt Kr. 33,865.88, deraf indestaende i Sparekassen Kr. 29,468.43.

Løseforsikringens Regnskab balancerede med Kr. 5,126.23 og Forsikringens Formue udgjorde den 1. Januar 1910 i alt Kr. 3,464.34, som indestod i Sparekassen. Medlemsantallet er 354.

Regnskaberne godkendtes enstemmigt.

Valg af Bestyrelse.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes F. Hansen, H. P. Hansen, M. J. Jans, A. Michelsen og P. Thrane. I Stedet for H. Kutzhals og C. Petersen, der ikke ønskede Genvalg, samt Jensen Mølgaard, der nedlagde sit Mandat, valgtes Carl An-

dersen, C. K. H., P. Aggerholm, D. F. D. S., og C. Larsen, Det danske Kulkompagni.

Revisorvalg.

C. Christensen foreslog paa Bestyrelsens Vegne at vælge en uddannet Revisor til kritisk Revisor. Bestyrelsen ansaa det for sin Pligt at sørge for, at Foreningen altid kan være sikker paa at have, det den ejer. Han foreslog derfor at vælge Revisor Adolph Poulsen til kritisk Revisor og at genvælge Mellemggaard. Max Jensen ønskede ikke at modtage Genvalg som Revisor.

Andersen og Jensen Mølggaard fandt det ikke nødvendigt at hente Revisorer uden for Foreningen. Styrmandene har daglig med Regnskabsvæsen at gøre, og Foreningen kan have størst Tillid til sine egne Medlemmer.

Til Revisorer valgtes derefter Mellemggaard og A. F. Jensen, hver med 20 Stemmer. 4 Stemmer faldt paa Adolph Poulsen. Foreningens Revisorer valgtes ligeledes til Revisorer for Løserforsikringen.

Lovændringer.

Bestyrelsens Forslag om, at Styrmand, der gaar ud af Foreningen, naar de bliver Skibsførere, fritages for paany at betale Indskud, 5 Kr., naar de igen tager Styrmandspladser, vedtoges med alle Stemmer imod 2.

Bestyrelsesmedlem Petersen anbefalede et Forslag om, at de større Rederiers Styrmand, der næsten altid sejler, vælger en Repræsentant for samtlige Styrmand i hvert Rederi. Valget skal gælde for 3 Aar ad Gangen. Bestyrelsen vil da til enhver Tid, naar det anses for ønskeligt, kunne henvende sig til disse Repræsentanter, og de fraværende Styrmand kan saaledes gennem dem gøre deres Indflydelse paa Foreningens Anliggender gældende, da Repræsentanterne har Stemme i Bestyrelsen.

Forslaget vedtoges enstemmigt.

Repræsentant C. Christensen afgav Beretning om Mødet i Svendborg den 12. og 13. Januar, ved hvilket de fleste nautiske Foreninger herhjemme var repræsenteret. Paa Mødet forhandlede om Oprettelse af et Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger. *Dansk Søfartstidende* har, uvist af hvilken Grund, tidligere vist sig som en skarp Modstander af et saadant Fællesraad. Men et Samarbejde mellem Foreningerne er i mange Tilfælde nødvendigt. Det er ikke de enkelte Foreningers indre Anliggender, der skal behandles i Fællesraadet, men Sager, der angaar alle Sømand, f. Eks. Søfolks Valgret, Sømandenes Stilling over for Konsulerne, Pensionering af alle Søfolk, Navigationsvæsenets Ordning, Revision af Søloven o. s. v. Paa Mødet i Svendborg enedes man om at tage hjem og forelægge Sagen ved Generalforsamlingerne i de forskellige Foreninger.

Jensen Mølggaard spurgte, om Forslaget var kommet fra Skibsførerforeningen, i saa Tilfælde kunde han tiltræde det, men ikke hvis det var udgaet fra Styrmandsforeningen.

C. Christensen: Det er »Den alm. danske Skibsførerforening af 1874«, der har taget Initiativet dertil!

Det vedtoges enstemmigt at slutte sig til Svendborg-Resolutionen angaaende Oprettelsen af Fællesraadet.

C. Christensen anbefalede et Forslag om at deltage i en skandinavisk nautisk Kongres. Tanken om en saadan Kongres er udgaet fra Sverige og var oprindelig tænkt som en international Kongres. Men Englænderne ønskede ikke at deltage, maaske fordi Forslaget ikke var kommet fra dem selv. Tyskerne synes heller ikke, uvist hvorfor, at interessere sig for Sagen. Forslaget gaar derfor ud paa Afholdelsen af en skandinavisk Kongres for de fire nordiske Lande: Danmark, Norge, Sverige og Finland.

Det vedtoges enstemmigt at deltage i Kongressen.

Endelig vedtoges det, at Bestyrelsen kan dispensere fra Bestemmelsen om, at kun Styrmand i danske Skibe kan være Medlemmer af Foreningen. Der er jo nemlig flere af vore største Fartøjer, der sejler f. Eks. under russisk Flag, skønt de vitterlig er danske. Styrmandene paa disse Skibe skulde altsaa træde ud af Foreningen og skulde ligeledes udtræde af Forsikringsforeningen, hvilket vilde være uheldigt baade for Foreningen og for Medlemmerne. For Eftertiden vil Styrmandene altsaa under saadanne Forhold kunne blive i Foreningen og i Forsikringen.

Generalforsamlingen sluttede med Leveraab for Foreningen, for Bestyrelsen og for Dirigenten.

Havarier og Forlis.

Pauline, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, grundstødte ved Hals, er af Hals Bjergelav bragt flot.

Carla, Dpsk. af Altona, der, som meddelt, kom paa Grund ved Sletterhage, er af Svitzers bragt flot og ind til Aarhus i læk Tilstand. Ladningen er en Del beskadiget.

Erik, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 31. f. M. i Nordsøen været i Kollision med et ubekeudt Sejlskib og har faaet en Del Skade under Vandlinien.

Niels, Dpsk. af Malmø, kom d. 1. ds. paa Rejsen fra England til Kiel paa Grund ved Tornby; kom senere flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Rederiet for 3/m. Sk. »Fred« af Marstal har den 31. Januar solgt dette Skib til Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau (Charles Hvilson). Skibet maaler 166 Netto Reg.-Tons og er bygget i Oskarhamn i 1899. Købesummen var 24,000 Kr. Netto.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagt obakker i Blikdaaser eller Tinfoil. Cigarer, Cigarillo; Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende. Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilson.
21, Havnegade 21.

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

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Riga 30./1. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 2./2. for Tunis. — Algarve, Borris, afg. Lissabon 30./1. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Arendal 2./2. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Libau 2./2. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Alger 2./2. — Arkansas, Peronard, ank. hertil 27./1. — Arno, Strubberg, ank. Reval 29./1. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 30./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 29./1. for Bordeaux. — Beira, Lunge, afg. herfra 1./2. til Dunston. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 27./1. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 29./1. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 31./1. — Dagmar, Bøgvad, ank. Boness 31./1. — Douro, Søberg, ank. Lissabon 29./1. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 2./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. Pillau 31./1. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 1./2. for Hull. — Hellig Olav, Holst, laster. — Hengest, Munk, afg. herfra 2./2. til Riga. — Hjelum, Lepper, ank. hertil 3./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Livorno 29./1. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 3./2. for Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 1./2. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 29./1. — Kiew, Jørgensen, afg. La Rochelle 31./1. til Havre. — Kursk, Gommesen, afg. Dunkerque, 1./2. hertil. — Leopold II, Rasmussen, pass. Holtenau 1./2. for Hull. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Antwerpen 2./2. til Swansea. — Louisiana, Ørsted, pass. Dartmouth 19./1. for New York. — L. P. Holmblad, Jensen, dokker. — Morsø, Sørensen, ank. hertil 2./2. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 18./1. for New York. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 2./2. — O. B. Suhr, Frisquette, ank. hertil 1./2. — Omsk, Harder, ank. Libau 29./1. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gotsche, afg. New York 1./2. til New Orleans. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 1./2. for Libau. — Pregel, Sonne, afg. Reval 2./2. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 31./1. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, ank. New Orleans 2./2. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 30./1. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 2./2. for Nice. — Tyr, Thaning, afg. herfra 1./2. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 30./1. til New York. — Viking, Meyer, afg. Bergen 1./2. hertil via Stavanger. — Dokka, afg. Swansea 2./2. hertil. — Freya, afg. Manchester 2./2. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 2./2.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 30./1. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 31./1. til Memel. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Riga 1./2. til Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen,

(Fortsættes Side 82.)

247. Fyr tændt. Port Wade. Annapolis Basin. Nova Scotia. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Regeringens Værft i Port Wade. Flammens Højde: 7 m. Synsvidden: 6 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Hvidt, firkantet, 7 m højt Fyrtaarn. 44° 40' 22" N. Br. 65° 42' 40" V. Lgd.

248. Vrag afmærket. Broad Sound. Boston Bay, Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Den femmastede Skonnert »Davis Palmer« er sunket i Broad Sound. En rød Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er udlagt i 13 m Vand, $\frac{1}{10}$ Kbl ØSØ. for Vraget, fra The Graves Fyr i N. 81 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Lovells Island forreste Ledelyr i N. 9° Ø.

249. Lystønde flyttet. Ambrose Channel. New York Lower Bay. New York. Ambrose Channel Lystønde A C 8 er paa Grund af Uddybningsarbejder flyttet 240 m og ligger nu fra Centennial Tower i S. $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Romer Shoal Fyr i S. 87 $\frac{1}{4}$ ° Ø.

250. Fyr forandret. West Bank. New York Lower Bay. New York. West Bank faste Fyr er forandret til et Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek. Lysvinklerne er uforandret. 40° 32' 17" N. Br. 74° 0' 36" V. Lgd.

251. Midlertidigt Fyr tændt. Thimble Shoal. Hampton Roads. Chesapeake Bay. Paa Thimble Shoal Fyrstation er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. 37° 0' 52" N. Br. 76° 14' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 199. Kjøbenhavn 1910.)

252. Tønde udlagt. Currituck Sound. North Carolina. En rød og sort vandret stribet Spiritønde er i 2 m Vand udlagt ved en gammel Pier i Currituck Sound, fra Drum Island S.-Punt i S. 84° V. og fra Currituck Beach Fyr i N. 54° V. 36° 26' 0" N. Br. 75° 55' 35" V. Lgd.

253. Tønde udlagt. Rabbit Island. Winyah Bay. South Carolina. En Spiritønde, Rabbit Island Tønde Nr. 10, er udlagt ved V.-Kant af Grunden V. for Rabbit Island, fra Waccamaw Shoal Fyr Nr. 4 i S. 24 $\frac{3}{4}$ ° V., og fra Sampit River bageste Ledelyr i S. 74 $\frac{1}{2}$ ° V.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

254. Fyr midlertidigt forandret. Fort Picao. Pernambuco. Brasilien. Fyret paa Revet tæt ved Fort Picao viser midlertidigt hvidt, fast Lys. 8° 3' S. Br. 34° 52' V. Lgd.

255. Vrag afmærket. Jacuacanga Bay. Panserskibet »Aguidaban« er sunket 4 Kbl N. 50° V. fra den høje Top af East Point og i N. 52° Ø. fra Toppen af Saracura Island. Vraget, over hvilket der er 4 m Vand, er afmærket med en grøn Tønde, mærket »C S.c. 23° 2' S. Br. 44° 15' V. Lgd.

256. Forandring af Fyr. Corona Head. Ancud Bay. Chiloe Island. Chili. I Begyndelsen af 1910 skal Corona Head faste Fyr med Blus forandres til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Tre-Blink. 41° 47' S. Br. 73° 52' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

257. Fyr forandret. Isolotto Bianca. Terranova. Sardinien Ø.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa Isolotto Bianca er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Lys 1 $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke 1 $\frac{1}{2}$ Sek. Synsvidden: 6,3 Sm.

258. Signaler forandret. Alexandria. Egypten. Gabari Signal-Station er nu lukket, og Signalerne for Besejling af Great Pass og Boghaz Pas gives nu fra Signal-Stationen paa Tabia el Kamaria saaledes: Een Ballon paa SV.-Raanokken eller to hvide Fyr betyder Great Pass klart. En Diamant paa NØ.-Raanokken betyder Boghaz Pass klart. Tre Balloner paa SV.-Raanokken eller to røde Fyr betyder Great Pass bonyttes. To Diamanter paa NØ.-Raanokken betyder Boghaz Pass benyttet. Boghaz Pass er ikke belyst. 31° 10' N. Br. 29° 51' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2602. Kjøbenhavn 1909.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

216. Lystønder inddraget. Graaby. Nordsen. Lystønderne »Jerg« og »Søren Jessens-Sønd« er midlertidigt inddraget for Is.

217. Lystønden »Topsand« inddraget. Hjørtung-Løb. Graaby. Nordsen. Lystønden »Topsand« er inddraget for Is.

218. Lystønde slukket. Hatter-Barn. Kattegat. Lystønden »Hatter-Barn« er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

219. Lystønde slukket. Sejro-NV.-Rev. Kattegat. Lys- og Fløjtetønden »Sejro-NV.-Rev« er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

220. Klokketønden »Bagestrøm« inddraget. Østersøen. Klokketønden »Bagestrøm« er ombyttet med Vintersømærket.

221. Dybde. Løgstør-Grunde. Limfjorden. Ifølge Meddelelsen fra Vandbygningsvæsenet er Løbet over Løgstør-Grunde delvis tilsandet, saaledes at der paa de grundeste Steder nu kun findes 3,3 m Vand med daglig Vandstand.

Opmundingen af Løbet paabegyndes snarest muligt, og Oplysninger om Dybdeforholdene kan til enhver Tid faas paa Vandbygningsvæsenets Kontor i Løgstør.

222. Lodsstøjt inddraget. Nyord. Smaalands-Farvandet. Lodsstøjt ved Nyord er inddraget for Is.

Lodserne holder Vagt ved Bønsvig, naar Forholdene tillader det.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

223. Afmærkning inddraget. Botorp. Kalmarsund. Sverrig. I Foraaret 1910 inddrages følgende Sømærket i Farvandet til Botorp: Stagen med Kost ved Gösta Knöten, 56° 34' 50" N. Br. 16° 15' 18" Ø. Lgd., ved Boaskärsref, 56° 35' 26" N. Br. 16° 14' 52" Ø. Lgd., ved Boaskärs Knöl, 56° 35' 26" N. Br. 16° 14' 41" Ø. Lgd., og ved Södra Tvillinggrunden, 56° 35' 6" N. Br. 16° 14' 38" Ø. Lgd., samt Stagen ved Södergrund, 56° 34' 9" N. Br. 16° 15' 30" Ø. Lgd., ved Norra Tvillinggrunden, 56° 35' 17" N. Br. 16° 14' 50" Ø. Lgd., ved Flat-

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplagget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

grundet, 56° 35' 25" N. Br. 16° 14' 32" Ø. Lgd. og ved Hagby Hæskærs Knæl, 56° 35' 37" N. Br. 16° 14' 32" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

224. Fyrskibet »Ufgrundet« Inddragnet, Kalmarsund. Fyrskibet »Ufgrundet« er indbraget for Videreen.

225. Lystønder forandres, Kalmarsund. I Foråret 1910 forandres Lystønderne Østrals Østra og Hufvudets Østra til at vise rødt Et-Lyn hver 2 Sek. (Kort Nr. 206.)

226. Signal for Lystønder, Grimskär Fyr. Fra Isle Maris 1910 vises følgende Signal for Grimskär Fyr, naar nogen af Lystønderne i Kalmarsunds Djup-råna er i Uorden: En rød, rund Skive eller en rød Lantærne, der betyder af den største Forsigtighed skal anvendes ved Besøgningen af Kalmarsunds Djup-råna.

227. Grundet afmærket, Borgå Lodsplads, Finske Bugt, Finland. I Forvandet gennemRönskars Sund til Halkko Fjærd er følgende Sømærker indst.: En hvid og rød Stæge med to Koste, ved Ferrulohus Reef, med en mindste Dybde af 5 m, som strækker sig 310 m Ø. efter fra Ferrulohus Ø-Fyrt. 60° 19' 19" N. Br. 25° 38' 30" Ø. Lgd. En hvid og-rød Stæge med to Koste Ø. for Gåsholms Banken, 139 m NNØ. fra Gåsholmen N-Fyrt. 60° 18' 18' 30" N. Br. 25° 39' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 135.)

228. Fyr forandret, Stora Tytärsaari, Finske Bugt. Stora Tytärsaari Fyr er forandret og viser nu hvidt Fem-Blink fra S. 6° Ø. gennem S., V., N. og Ø. til S. 85° Ø., uregelmæssige Blink fra S. 85° Ø. til S. 54 1/2° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 54 1/2° Ø. til S. 41° Ø., og uregelmæssige Blink fra S. 41° Ø. til S. 6° Ø. De uregelmæssige Blink lysor over Grundene. (Kort Nr. 135.)

229. Vrag uskadeligt, Rügen Ø, Tyskland. Vraget af Galasson »Elisen«, som er sunket 20 Sm Ø. for Jasmund, er forgyves eftersegt og kan antages at være uskadeligt for Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 2968. Kjøbenhavn 1909.)

230. Vintersømærke udlagt, Jasmund Ausseentonne, Rügen Ø, Paa Lys- og Klokkelønden Jasmund Ausseentonne-Station er som Vintersømærke udlagt en rød og sort stribet Spiritønde, mærket »Jasmund Ausseentonne«, 54° 34' N. Br. 13° 43' Ø. Lgd.

231. Forandring i Aftmærkning, Als Sund og Sønderborg. Tønden ved Øster Schønbeck er ombyttet med en rød Lystønde, mærket »Alseesund«, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 54° 59' 31" N. Br. 9° 45' 12" Ø. Lgd. Den hvide Baakefønde Mittelgrund S. er ombyttet med en hvid Lystønde, mærket »Mittelgrund S.«, med sort S-lig Topbelyselse, der viser hvidt To-Blink hver 7 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 3 Sek., 54° 51' 9" N. Br. 9° 50' 37" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 137.)

232. Vrag uskadeligt, Aarø-Sund S., Lille-Bælt. Vraget af Damperen »Kanal«, som ligger sunket i det S-lige Indløb til Aarø-Sund, er fundet. Det er uskadeligt for Skibsfarten. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 71. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

233. Grund fundet, Gulf of Kanakalski, Hvide Hav, Rusland. En 4 m Grund er fundet 2 1/2 Sm SØ. fra Kevanovi Islands. 66° 45' N. Br. 39° 19' Ø. Lgd.

234. Undervands Taagesignal midlertidig ophørt, Fyrskibet »Ausseentonne«, Tyskland. Udløje Telegram fra »Marineamt« i Berlin giver Fyrskibet »Ausseentonne« midlertidig ikke Undervands Taagesignal.

235. Ledefyr slukket, Rilland S., Scheide, Holland. Omtrout den Isle Februar 1910 slukkes de to hvide, faste Ledefyr S. for Rilland; de hvide Fyrrøpæ bliver foreløbig staaende. Forfyrret: 51° 24' N. Br. 4° 11' Ø. Lgd.

336. Fyr forandret, Landguard Point, Harwich Harbour, England. Landguard Point hvide og røde, faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Fyr med Et-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Lysvinklerne er uforandret.

Der er ikke Vagt ved Fyret. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 2379. Kjøbenhavn 1909.)

237. Fyr forandret, Yarmouth Haven. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Yarmouth Haven N.-Pier er ombyttet med et grant, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 6 Sm. Det lysor fra N. 39° Ø. gennem N. og S. til S. 33° V. 52° 34' N. Br. 1° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

238. Vrag afmærket, Grimsby, River Humber. Damperen »Hadrianus« er sunket omtrout midt imellem Clew Ness Lystønde Nr. 3 og Lower Bureton Lystønde Nr. 4. Et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt 1/2 Km. ØNØ. for Vraget. 53° 35' N. Br. 0° 0' V. Lgd.

239. Forandring i Aftmærkning, River Tay, Skotland. Omtrout den 13de Januar 1910 ombyttes Lady Tonde med en rød, spids Lystønde, der hver 10 Sek. viser Lys i 5 Sek., Mørke i 5 Sek. Newcombe Lystønde Hyltes 2 1/2 Km S. 54° V. hen til 9 Km S. 86° V. fra Broughtly Ferry Fyr. River Tay Indløb: 56° 27' N. Br. 2° 39' V. Lgd.

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

240. Undervands Taagesignal upaalideligt, North Stack, Holyhead, Wales.

241. Taagesignal oprettes, Bressay Sound Fyr, Lerwick, Shetland Isles. Omtrout den 14de Februar 1910 oprettes Taagesignal ved Bressay Sound Fyr. En Sirene giver da hver 1 1/2 Minut to Stød sætledes: Høj Tone 3 Sek., Pause 2 1/2 Sek., dyb Tone 3 Sek., Pause 8 1/2 Sek. 60° 7' N. Br. 1° 7' V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

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

242. Fyr tændt, Taagesignal oprettet, Simons Bay, Cape Colony, Afrika. I Simons Bay er et Fyr med Et-Formærkelser hver 10 Sek. tændt paa Ø-Bølgebryderens N.-Hjørne. Flammens Højde: 17 m. Synsviddens: 13 Sm. Lysor er rødt fra S. 55° V. gennem V. og N. til N. 85° Ø., hvidt fra N. 85° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø., der leder S. om Komman Rocks, rødt fra S. 85° Ø. til S. 55° Ø., hvidt fra S. 55° Ø. til S. 45° Ø., som leder V. om Whittle Rock. Fyrrapparat af 3de Orden. 13 m højt Fyrtårn. Taagesignal gives med Et-Slag paa Klokke hver 10 Sek. 34° 11' S. Br. 18° 26' Ø. Lgd.

Samtidlig slukkes det midlertidige, røde, faste Fyr, som vises tæt ved ovennævnte Fyr.

Et rødt, fast Fyr er tændt paa Ø-Bølgebryderens Hoved, 13 m fra dens Yderende. Synsviddens: 7 Sm. 7 m høj Fyrrøpæ.

Et grant, fast Fyr er tændt paa V.-Bølgebryderens Hoved, 13 m fra dens Yderende. Synsviddens: 7 Sm. 7 m høj Fyrrøpæ. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 2982. Kjøbenhavn 1909.)

243. Taagesignal, East Ironbound Island, Nova Scotia S.-Kyst. Ved East Ironbound Island Fyr besvares Skibes Taagesignaler med et Haandkratts Taagehorn.

244. Taagesignal, Wolf Point, Nichol Islands, Ship Harbour, Nova Scotia S.-Kyst. Ved Wolf Point Fyr besvares Skibes Taagesignaler med et Haandkratts Taagehorn.

245. Taagesignal, Berry Head, Torbay, Nova Scotia S.-Kyst. Ved Berry Head Fyr besvares Skibes Taagesignaler med et Haandkratts Taagehorn.

246. Fyr tændt, Barrel Rock Bar, Liverpool, Nova Scotia S.-Kyst. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Due d'Albe paa SV-Enden af Barrel Rock Bar i Liverpool Harbour, tæt ved den gravvæle Rende. 1 Km N. 85° V. fra Fyret paa Fort Point. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. 44° 2' 37" N. Br. 64° 42' 29" V. Lgd.

259. Grund. Algier. Dampren »Sambia« er 6, Kbl S. 13° Ø. fra det grønne, faste Fyr, paa Ø-Hovedet af det V. for Fort du Comte liggende Passe Sud ved Algier Havn, stødt paa en Grund med 6, i Vand. 36° 45' N. Br. 3° 4' Ø. Lgd.

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

260. Grund. Suez Bay, Røde Hav. En 8 m Klippe ligger 7, Kbl S. 4° V. fra Newport Rock Fyr, som ligger paa 29° 53' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd. Klippen ligger Ø. for Linien Ledebaakene overet.

8 m Klippen ¾ Kbl N. 79° V. for denne Klippe findes ikke.
261. Forandring af Lystønde, Port Mombasa, Afrika. Omtrent den 16de Marts 1910 maales den røde Lystønde, der ligger 2½ Kbl S. 18° Ø. fra Ras Serani Fyr, sort.
 Man bør tage Lods til Port Mombasa, naar man ikke er lokalt kendt. 4° 4' S. Br. 39° 41' Ø. Lgd.

262. Grund. Atholet (Itala) Ankerplads. En 3 m Klippegrund ligger 13, Kbl S. 6° Ø. fra Garesa. Grunden er midlertidig afmærket med en Tønde. 2° 44' N. Br. 46° 18' Ø. Lgd.

263. Fyr forandret. Muttum Point, Travancore, Forindiens V-Kyst. Omtrent den 1ste Januar 1910 forandres Muttum Point hvide, faste Fyr til et hvidt Lyfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn, Lyn ¼ Sek., Mørke 4 1/10 Sek. Flammens Højde: 43 m. Synsviddten: 18 Sm. Linsapparat af 2den Orden. 8° 7' N. Br. 77° 18' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

264. Grunde. Banka Ø-Kyst. Ved Banka Ø-Kyst ligger følgende Grunde:
 Et Korallrev Kg. Niang, som falder tørt, paa 2° 5' 0" S. Br. 106° 17' 52" Ø. Lgd. Det er 1100 m langt i N. og S. og 400 m bredt.
 To Rev paa 2° 4' 55" S. Br. 106° 18' 37" Ø. Lgd., og 2° 4' 15" S. Br. 106° 25' 45" Ø. Lgd.

Dieterika Rif er et Korallrev, som falder tørt. Det er 600 m langt i N. og S., og 200 m bredt. 2° 4' 32" S. Br. 106° 24' 54" Ø. Lgd.
 En sort Tønde er foreløbig udlagt 200 m SSV. for 6 m Revet, paa 2° 8' 53" S. Br. 106° 24' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 103. Kjøbenhavn 1910.)

265. Vrag sunket. Straat Riouw, Riouw Arkipel. Vraget af Dampren »La Seyne« er sunket, saa at intet er synligt over Vandet. 1° 1' N. Br. 104° 12' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2995. Kjøbenhavn 1909.)

266. Fyr tændes. Lystønde inddrages. Batoe Berhanti, Riouw og Lingga Arkipel. Paa Batoe Berhanti skal tændes et hvidt Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. Synsviddten: 10 Sm. Fyrbaake, 1° 11' N. Br. 103° 53' Ø. Lgd. Den hvide Lystønde N. herfor skal inddrages.

267. Meddelelse om Fyr. Soebi Ketjil, Zuid Natona Eiland. Det hvide Lyfyr paa Toppen af Soebi Ketjil viser To-Lyn hver 10 Sek. Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., Det skjøtes af Soebi Besar fra S. 23° Ø. gennem S. til S. 24° V., og af P. Bakau i en Vinkel paa 2°. Flammens Højde: 83 m. Synsviddten: 22 Sm. Hvid Fyrbaake 3° 3' 5' N. Br. 108° 51' 3' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2996. Kjøbenhavn 1909.)

268. Baaker opført. Kg. Batoe Priock, Soebi Ketjil, Zuid Natona Eiland. Indløbet til Kg. Batoe Priock, S-Kysten af Soebi Ketjil, er afmærket med to Baaker med hvid Ballon, paa 3° 16' N. Br. 108° 54' 20" Ø. Lgd., og 3° 1' 25" N. Br. 108° 53' 57" Ø. Lgd., samt med to Baaker med sort, afkortet Kugle, paa 3° 2' 10" N. Br. 108° 54' 41" Ø. Lgd., og 3° 1' 28" N. Br. 108° 53' 43" Ø. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Febr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	96 1/2	96 1/4	96 1/2
Danmark			
Norden		80 1/2	81
København		15	17
Carl	69 1/4	69 1/4	70
Dannebrog		75 1/4	76 3/4
Skjold			
Urania		8	10
Union		14 1/2	16 1/2
Dampsk. af 1896		75 1/2	76 1/2
Hejmdal	89	88 1/2	90
Østasiatiske	133 1/2	133 1/2	133 3/4
Østersøen			
Nordsøen		3	5 1/2
Gorm		70	73 1/2
Torm			
Inga		12	20
Cimbria			
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab			
Forenede Bugser-Selskab		60	70
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		45 1/4	45 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102 1/2	103 1/2
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
5% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats uops. 1909			
3 1/2% uops. Stats.		94 1/4	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		86 1/4	86 1/2
3 1/2% Kbhvns. Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.	94 3/4	94 3/4	95
4% — — — 1.		96 3/4	98
4% Østift. Kreditf.	6.	89 1/2	91 1/2
4% — — — 7.		94	94 1/4
3 1/2% Landkreditk.	3.	92 1/4	93 1/4
4% Østift. Kreditf.	9.	94 1/4	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 3/4	150
Privatbank		103 1/2	104
Landmandsbank		134 1/4	134 1/2
Handelsbank	137 1/2	137 1/4	137 1/2
Grundejerbank	34 — 33 3/4	33 1/4	33 1/2
Burm. & Wain	94 3/4 — 95 1/4	95	95 1/2
Helsingørs Jærnsk.	89 1/2 — 88 3/4	89	89 1/4
Sukkerfabr.			
Bryggeri Aktier			

Vekselkurser d. 2. Februar 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.18
Paris	72.40	
Amsterdam	150.20	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 2. Februar 1910.	
Russiske Noter	216.75
4% Russiske Consols	91.40
3 1/2% — — — Boden Kredit	86.75
5% Mexikanske 1899	101.90
5% Rumænske Stats	102.10
4% — — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 136,000, „Norden“ 8,000, „Dannebrog“ 12,000, „Urania“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Hejmdal“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 48,000, „Østasiatisk“ 276,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

299. Grunde. Bai de Cam-Ranh (Camraigne). Fransk Indo Chine. Paa Grunden No. 11e Milieu er den mindste Dybde 4,5 m. fra Hon Chont Fyr i N. 30° V. og fra 110t Milieu i N. 30½° Ø. Ø. for Hon Chont Fyr ligger en stor Grund med under 20 m, den mindste Dybde er 9,5 m, fra Hon Chont Fyr i N. 54½° Ø., og fra 110t Milieu i S. 76° Ø. En 1,5 m Klippe ligger fra 110t Milieu i N. 89° V., og fra 110t de la Prise i S. 9° V. En 6,5 m Klippe ligger fra 110t Milieu i N. 89° V., og fra 110t de la Prise i S. 9° V. En 6,5 m Klippe ligger fra Hon Chont Fyr i S. 31° V., og fra 110t Milieu i S. 15½° Ø. En 8,5 m Klippe ligger 8 Km S. 44° Ø. fra Toppen af den 280 m høje Ile Tagne, paa en Korallgrund med under 15 m Vand, som strækker sig ud mod S. fra Ile Tagne. En 2,5 m Klippe 2,5 Km N. 42° Ø. fra Ile Tagne Sø-Pynt. Mellem denne Klippe og den er der urent. En 0,5 m Klippe fra 110t de la Prise i N. 34½° V., og fra Toppen af Ile Tagne i V. En 5,5 m Klippe fra Toppen af Ile Tagne i S. 88° V., og fra 110t de la Prise i N. 39½° V. Hon Chont Fyr: 11° 47' 15" N. Br. 109° 13' 22" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

270. Radiotelegraf Signal for Skibe i Havsnød. Paa den internationale Radiotelegraf Conference i Berlin vedtoges det, at det radiotelegrafiske Kalde-Signal fra Skibe i Havsnød er "S O Sa".

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: tilhæg.
 Korts eller Bogs Nr. Forenede Stater i Nord-Amerika:
 N 2177 2nd Edition. West Indies, Haiti. — South Coast of Santo Domingo: Caracoles Bay. Tortuguero and Caracoles Bays. Ocoa Bay.
 † 2177 1ste Edition.

Søkort-Arket.

Paa Søkort-Arket forhandles:
 Haandbog for Søværnet, for 1910, sluttet den 3die Januar 1910. Udgivet ved Marineministeriets Foranstaltning. Pris: 50 Øre.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde slukket. Stolpe-Banke. Tyskland. Østersøen.
 Ifølge Telegram fra Marinemaat i Berlin er Lystønden ved Stolpe-Banke slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.
 Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 2. Februar 1910.

afg. London 1./2. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Vladimir Sawin, Carsteussen, afg. London 25./1. til Cetta. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. London 1./2. til Hull. — Vladimir Reitz, Olsen, pass. Algier 1./2. for Buvingen. — Helmer Mørch, Thorsøe, pass. Hook of Holland 31./1. for Sverig. — Nawa, Dahl, ank. Rotterdam 30./1.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Methil 31./1. — Nordsoen, M. Skou, afg. Cardiff 31./1. til Oporto. — Ellen, Hansen, afg. Riga 29./1. til Montrose. — Gerda, Iversen, ank. Dublin 30./1. — Hebe, Gregersen, afg. Bremerhaven 1./2. til Hamburg. — Inger, Sørensen, ank. Neufahrwasser 29./1. — Johanne, Thøgersen, afg. Swansea 29./1. til Sevilla. — Karla, K. M. Nieslen, pass. Gibraltar 21./1. for Bristol. — Laura, P. Petersen, ank. Bremerhaven 30./1. — Napoli, Brinch, ank. Bandholm 30./1. — Nerma, Schiff, ank. Plymouth 29./1.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Bilbao 1./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Middlesbro 30./1. — Martha, Christensen, afg. Nizza 2./2. — Elna, Ratje, ank. Swansea 31./1. — Therese, Pedersen, afg. Cardiff 26./1. — Simone, Møller, ank. Port Talbot 31./1. — Jeanne, Løffer, afg. Tunis 20./1. — Vera, Risø, afg. Burntisland 27./1. — Daisy, Lagesen, ank. Sevilla 30./1.

Danmark. Ansgar, Henningsen, ank. Windau 31./1. — J. N. Madvig, Schjødt, afg. Windau 25./1. — Hamlet, Jørgensen, ank. London 27./1. — Helge, Pii, ank. Newcastle 23./1. — Rolf, Reese, ank. Newcastle 27./1. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Riga 26./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 28./1. — London, Bom, er ank. til Kjøbenhavn. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 1./2. — Bryssel, Kaas, afg. Newport 21./1. til Tunis.

Mercur. Berliu, Krogh, ank. Blyth 1./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Penarth 29./1. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Antwerpen 29./1. til Cardiff.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Swinemünde 31./1. — Russia, Poulsen, ank. Livorno 20./1. — Carl Hecksher, Starck, ank. Carloforte 21./1. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia

29./1. — Normannia, Erichsen, ank. Filadelfia 27./1. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 30./1. — Canadia, Jespersen, ank. Almeria 30./1. — Livonia, Lindberg, ank. Hull 30./1.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 26./1. — Patria, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 25./1. — Gratia, Sørensen, afg. Burntisland 25./1. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Bordeaux 29./1. — Gallia, Nielsen, afg. Nicolajeff 25./1. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Riga 26./1. — Samatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotonnia, Friis-Rasmussen, afg. Galata 31./1.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Methil 29./1. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Riga 27./1. — Estonia, Winckler, ank. Odense 29./1.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Reval 27./1. — Selandia, Troensegaard, ank. Kragerø 30./1. — Secalia, Jensen, afg. Norfolk 21./1. — Frumentia, Andersen, ank. Charlestown 25./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Pera 30./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 19./1.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Göteborg 30./1. — Cathy, Kruse, afg. Antwerpen 27./1. til Port Said. — Indien, Gabe, afg. Shanghai 30./1. til Yokohama. — Siam, Cortsen, ank. Dalny 23./1. — Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 26./1. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Singapore 31./1. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 21./1. — St. Croix, Jensen, afg. Singapore 28./1. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 15./1. til Port Said. — Cambodia, Christensen, afg. Norrköping 29./1. til Göteborg. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 15./1. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 21./1. til Havre.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 28./1. — Helene, Sørensen, ank. Ghent 2./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Kalundborg 29./1. — Hermia, Hansen, afg. West Hartlepool 2./2. — Alice, Schultz, ank. Königsberg 3./2.

Svendsen & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, ank. Caen 30./1. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Grangemouth 1./2.

— Peter Willemoes, Jensen, pass. Kjøbenhavn 2./2. for nordg.
— G. Koch, Jørgensen, ank. Ghent 31./1. — Hans Tavsen, Klaaborg, pass. Kjøbenhavn 31./1. for sydg. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aarhus 2./2. — Ajax, Brorsen, ank. Frederikshavn 27./1. — I. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 29./1. for nordg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Ghent 28./1. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Libau 2./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 26./1.

Urania. Eklipatika, Hemmingsen, ank. Grangemouth 29./1. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Libau 1./2.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 1./2. — England, Andersen, ank. Karrebæksminde 29./1. — Holland, Poulsen, ank. Boness 1./2. — Rusland, Madsen, afg. Middelfart 29./1.

Europa. Tyskland, Danstrup, afg. Windau 30./1. — Belgien, Nielsen, afg. Hamburg 29./1.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 22./1. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 1./2. — Rimfaxe, Krarup, afg. Libau 27./1. til Dover. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Grangemouth 27./1.

Frem. Austa, Bagger, ank. Bayonne 31./1. — Freja, Nielsen, ank. Malmø 31./1. — Vera, Thing, afg. Korsør 1./2. til Dundee.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Reykjavik 29./1. p. R. Vest over. Mjølur, Clausen, ank. Grangemouth 31./1. — Sterling, Hansen, ank. Leith 2./2. p. R. t. Reykjavik & Vestisland.

Sejlskibe.

Fane-Nordby. Thora, Thomsen, afg. Falmouth 25./1. til Hamburg.

Svendborg. Doris, Købke, ank. Sunderland 26./1. — Noah, Jørgensen, ank. Llanelly 26./1. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Anstruther 27./1. — Standard, Rasmussen, ank. Fowey 28./1. — Fulvia, Petersen, ank. Grangemouth 28./1. — Jørgen Larsen, Larsen, ank. Sønderborg 26./1. — Lauritz, Dam, ank. Leith 28./1. — Fyu, Mouritzen, ank. Havre 28./1. — Martin Nilsson, Petersen, ank. Castellamare 30./1. — Vera, Jensen, ank. Kjøbenhavn 31./1. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Dieppe 29./1. — Severine, Hansen, ank. Karrebæksminde 31./1. — Zampa, Petersen, ank. Ferrol 31./1. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Ferrol 31./1. — Martin, Wilde, ank. Kristiania 1./2. — Lindhardt, ank. Dysart 1./2.

Æro. Eos, Christensen, ank. Newport 31./1. — Astræa, Svane, ank. St. Nazaire 30./1. — Laura, Jensen, ank. Gouva 29./1. — Venus, Jensen, afg. Mogodor 30./1. — Alfa, Madsen, er ank. til Forte de France. — H. C. Grube, Svane, ank. Havro 30./1. — Atlantic, Rasmussen, afg. Casablanca 31./1. til Rio Hache. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 31./1. — Vigilant, Jacobsen, ank. Setubal 31./1. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Odense 29./1. — Fredensborg, Kisby, ank. Pernambuco 31./1.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. Februar 1910. — Dansk Soulykke-Statistik. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtuarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetferretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Skipperforening

afholder den i Vedtægternes § 21 fastsatte ordentlige Generalforsamling **Onsdagen den 9. Februar d. A. Kl. 3 Eftermiddag** i Wittmacks Lokale, Holmens Kanal Nr. 17, hvor, foruden de sædvanlige Sager, vil blive foretaget:

- 1) Valg af 3 Repræsentanter.
- 2) Valg af 2 Revisorer og 2 Suppleanter.
- 3) Tredje Behandling af Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter, udarbejdet af det paa Generalforsamlingen den 19. April f. A. nedsatte Udvalg.

De reviderede Regnskaber over Foreningens og Stiftelsens Indtægter og Udgifter saavel som Legatregnskaberne for 1909 ville ligge til Eftersyn paa Foreningens Kontor hver Søndag fra Kl. 11 $\frac{1}{2}$ —2 fra den 24. Januar d. A., fra hvilken Tid den trykte Fortegnelse over Foreningens finansielle Status vil kunne afhentes paa Foreningens Kontor.

Kjøbenhavn, den 18. Januar 1910.

P. B. V.

A. V. Knudsen.

Officielle Bekendtgørelser.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 231. Bornholm med Omgivelser. Maalestok: 1:100,000. Pris paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00. December 1909.

Kort Nr. 232. Guldborg-Sund, nordlige Del, Smaalands-Farvandet. Maalestok 1:30,000. Pris paa Kortlæred Kr. 1,50, paa Papir Kr. 1,00. December 1909.

Kort Nr. 168. Bornholm med Omgivelser, annulleres.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til »Den Danske Lods, 6te Udgave, 1905«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Danske Havnelods, 6te Udgave, 1909«.

Forandringer og Tilføjelser til »Fortegnelse over Fyr- og Taagesignal-Stationer i Kongeriget Danmark med Bilande 1909«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Fortegnelse over Sømærker i de Danske Farvande, 1909«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 5 til »Den Islandske Lods, 2den Udgave, 1903«.

Forandringer og Tilføjelser Nr. 1 til »Den Færøske Lods, 3die Udgave, 1907«.

Samtlige Forandringer er sluttede den 1ste Januar 1910. De udleveres gratis.

Paa

Søkort-Arkivet

forhandles:

Haandbog for Søværnet for 1910. Sluttet den 3die Januar 1910. Udgivet ved Marineministeriets Foranstaltning. Pris: Kr. 0,50.

Aktieselskabet

Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Fredag den 18. Februar Kl. 3 Eftm. i Børsens Forsamlingslokale.

Dagsordenen er følgende:

1. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af Regnskabet, Forslag til Udbyttets Fordeling samt Vedtagelse af Regnskabet og Meddelelse af Decharge til Bestyrelsen.
3. Forslag til Lovændring.
4. Valg af 2 Medlemmer til Bestyrelsen.
5. Valg af Revisorer.

Adgangskort udleveres paa Selskabets Kontor, Kvæsthusgade Nr. 1, imod behørig Legitimation fra den 15. Februar og indtil Fredag den 18. Februar Kl. 12 Form.

Kjøbenhavn, den 1. Februar 1910.

Bestyrelsen.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreeklivering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Møntie

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

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.: Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Skibshypothekbanken

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

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

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

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlere:

1. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening i Anledning af det under Forberedelse værende Forslag til Lov om Lastelinie.

Det besluttedes at indgaa med Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart om nogle paatrængende nødvendige Ændringer i den gældende midlertidige Lov om Lastelinie.

2. Paa given Foranledning behandledes Spørgsmaalet om Danmarks Søfarts og Handels Repræsentation i Balkanstatene, og en Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart vedtoges.

3. Der forelagdes Betænkning fra et af Repræsentationen nedsat Udvalg angaaende Spørgsmaalet om Anlæg af en Bro fra Masnedø til Falster og en til Ministeriet for Handel og Søfart paa Grundlag af denne Betænkning indsendt Skrivelse.

Kjøbenhavn, d. 8. Februar 1910.

Fra Firmaet P. Bornholdt & Co. i Reval har vi modtaget Beretning om et Møde, som d. 17. Januar d. A. er afholdt om Bord i Damperen »Elbe« af Lübeck, beliggende i Reval, og hvori, foruden Kaptajnerne paa de to russiske Isbrydere »Jermack« og »Stadt Reval«, deltog 19 Dampskibsførere af forskellig Nationalitet, deriblandt flere danske, for at drøfte Spørgsmaalet om en hensigtsmæssig Lanterneføring for Dampere, som er i Besæt i Isen. Det fremhævedes, at den Mangel, der var ved Søvejsreglernes Bestemmelser i denne Retning, blev i Særdeleshed følt af de Skibe, som til Stadighed hver Vinter besejlede Østersøhavnene. Som det var nu, højste ethvert Skib, som var i Isen, de Lanterner det fandt for godt. Som Følge af en utilstrækkelig Lanterneføring skete der sidste Vinter en Kollision ved Hangø, som endnu behandles af Retten. Det ovennævnte Spørgsmaal har sidste Efteraar været drøftet af Foreningen af farende tyske Skibsførere i Hamburg, uden at der dog opnaaedes et Resultat, idet Mødet udsattes for at indhente nærmere Oplysninger. De til Stede værende Skibsførere drøftede med Interesse Spørgsmaalet, og skønt Meningerne var meget delte, saa var man dog enig om, at udelukkende Brug af farvede Lanterner ikke kunde tilraades, da de under daarlige Vejrforhold ikke kunde ses eller dog ikke ses tilstrækkeligt langt, hvorfor det blev vanskeligt for Isbryderen at finde Skibene.

At bruge Ankerlanterne alene vilde komme i Strid med de internationale Søvejsregler, hvorfor det vilde blive nødvendigt at finde et særligt Signal med den størst mulige Synlighed, og som til samme Tid tydelig viste Skibets Stilling.

Efter en længere Diskussion foreslog Kaptajn F a e h l m a n n paa den russiske Isbryder »Jermack« følgende Resolution:

»Det bør paalægges ethvert Skib, der er i Besæt i Isen, eller som af en eller anden Grund ophører med at arbejde i Isen, fra Solnedgang til Solopgang at føre Ankerlanterne og foruden dem en rød rund Lanterne omtrent to Meter over forreste Ankerlanterne. Der bør lægges Vægt paa at føre Ankerlanterne saa højt som muligt,

og den agterste ikke mindre end tre Meter lavere end den forreste hvide Lanterne.«

Denne Resolution blev enstemmig vedtaget, og Mødet udtalte det Ønske, at alle nautiske Kredse blev gjort opmærksom paa den, og at Foreningen af farende tyske Skibsførere vilde tage denne Resolution under Overvejelse.

Amerikanske Skibsfartssubventioner. Præsident Taft har til den amerikanske Kongres bebudet et Lovforslag om Bevilling af Skibsfartssubventioner til de sydamerikanske Stater, Filippinerne, Kina og Japan, fortæller »Hansa«.

Skoleskibet »Viking« har d. 28. Januar passeret Balistrædet (mellem Java og Bali) paa Rejse fra Hamburg til Vladivostok. Alt vel. (Ritz. Bur.)

Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Paa et d. 4. ds. afholdt Møde i Bestyrelsen for Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft vedtoges det at indkalde den ordinære Generalforsamling til Lørdag den 26. Marts.

Selskabet har i det forløbne Aar lidt et Tab paa c. 38,000 Kr. ved Dampskibsselskabet Jyllands Fallit. Det vedtoges derfor at indstille til Generalforsamlingens Sanktion at benytte Selskabets Udbytteregulerings Konto, stor 20,000 Kr., til Supplering af Udbyttet for Driftsaaret 1909, der derefter foreslaas ansat til 6 pCt., efter at de ordinære aarlige Henlæggelser har fundet Sted.

Damperen »Kentucky«. New York, 5. Februar. (Ritz. Bur.) Damperen »Alanco« har optaget Mandskabet fra Alaska-Pacific-Liniens Damper »Kentucky«, der ved traadløs Telegraf havde meddelt, at den befandt sig i Nød. Kort efter gik »Kentucky« til Bunds.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 giver 7 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 101/1909, afsagt den 24. December 1909. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn paa Damperen »Sungari«s Vegne.

Onsdag den 27. Oktober 1909 c. Kl. 3 Em. grundstødte den russiske Damper »Sungari«, Kaptajn A. Beuermann, af Vladivostok paa Rejse fra Cardiff til Kronstadt med en Ladning bestaaende af 6,247 Tons Kul foruden Bunkerkul, paa Læsø Nordvestrev.

Skibet, der kom til at staa paa Sandbund med Stevnen omtrent i SV. til V., forsøgte forgæves at bakke sig af Grunden.

Kl. 5½ ankom Bjergningsdamperen »Viking« til Strandingsstedet og tilbød Assistance. Ved Oplodning langs Siden af Skibet fandtes der 21' Vand for, 22' midtskibs og 26' agter; »Sungari«s Amning var før Grundstødningen c. 24' for og c. 24½' agter. Kaptajn Beuermann vilde ikke antage den tilbudte Assistance, før han selv havde forsøgt at flotbringe Skibet.

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

Han engagerede derfor en Fiskerkutter til at føre et Varp-anker ud fra »Sungari«s Agterende. I Løbet af Natten forsøgte man dels ved dette Anker, dels ved at bakke med Maskinerne at bringe Skibet af Grunden, men det rørte sig ikke, hvorimod Varpankeret blev hevet hjem.

Næste Morgen afsluttede Kaptajnen derfor Kontrakt med »Viking« om at bjerge Skib og Ladning og bringe det i Sikkerhed til Frederikshavn for en Bjergeløn, bestemt ved den permanente Voldgifts-Kommission i Kjøbenhavn. Læsø Bjergelav engageredes til at assistere. »Viking« gik ud agter for »Sungari« i nordøstlig Retning, satte Anker med c. 130 Favne Kæde og fastgjorde et 5½" Staalkabel paa Havaristen med Tampen igennem Styrbords Sideklyds agter. Kl. c. 6,30 Formiddag begyndte »Viking« at gaa frem med fuld Maskinkraft, medens der samtidig blev heven med fuld Spænding paa Ankerkæden med Dampspillet. Kort efter Middag ankom Bjergningsdamperen »Svava« til Strandingstedet, satte Anker med 60 Favne Kæde og fastgjorde et 4" Staalkabel paa »Sungari« med Tampen gennem Bagbords Sideklyds agter. Kl. 3 Eftermiddag begyndte ogsaa »Svava« at gaa frem med fuld Spænding paa Ankerkæden. Begge Bjergningsdampere fortsatte uafbrudt deres Arbejde med fuld Maskinkraft, uden at »Sungari« kom det ringeste agter over. Kl. 6 Eftermiddag paabegyndtes Overbordkastning af Ladningen fra Nr. 1 og 2 Luge for at lette Forskibet, og dette Arbejde fortsattes uafbrudt hele Natten.

Fredag den 29. Oktober Kl. c. 2½ Formiddag begyndte »Sungari« at komme ganske langsomt agter over; Favne for Favne slæbte »Viking« og »Svava« Skibet c. tre Kabellængder henover den ujævne Grund forat faa det ud imod det dybere Vand (Skibet synes at være grundstødt ved stærkt Højvande). Kl. 8 Morgen stod »Sungari« atter urokkelig fast. (Vandstanden var siden den foregaaende Aften falden omtrent 1½'). Forskibet var af den stærke Strøm svinget Styrbord over, saaledes at Skibet nu stevnede omtrent NV. Der foretoges nu paany Oplodninger langs Siden af Skibet og udefter, hvorved det viste sig, at der i alle Retninger fandtes Banker med fra 18—23 Fod Vand, saaledes at Skibet ikke kunde flotbringes uden at tørne en eller flere af disse Banker, men at den laveste Vandstand fandtes i Retningen ud fra Agterenden af »Sungari«, hvor der tillige følte enkelte store Sten, medens der i Retning fra Forskibet og fire Streger ud om Styrbord fandtes mest Vand og ren Bund. »Svava«s Staalkabel skiftedes nu hen paa Forenden af »Sungari«, hvorefter den atter begyndte at gaa frem med fuld Maskinkraft. »Viking« hev tæt ind til Havaristens Agterende og begyndte Kl. 6½ Formiddag at mudre med sin Skrue langs Styrbords Side af Skibet. I smaa Forfaringer vedblev »Viking« at mudre forefter og slog ned til 25' Vanddybde, saaledes at »Sungari« laa fri af Grunden Kl. 2,30 Eftermiddag, hvorefter »Viking«s Staalkabel førtes hen paa Forskibet. »Viking« og »Svava« gik nu begge frem med fuld Maskinkraft, og Kl. c. 3,14 Eftermiddag kom Skibet flot. »Svava« kastede nu los, og »Viking« bugserede »Sungari« c. to Kabellængder ud efter, men da tørnede Skibet atter og blev staaende fast. Den opriskende Kuling og tiltagende Sø forhindrede yderligere Opmudringsarbejde. »Svava« og »Viking« begyndte derfor igen Kl. 4,15 Afslæbningen. »Sungari«s svingede Forskibet i Retning efter »Viking«, men gled ikke over Stevn. Ved Oplodning viste der sig at være 27' Vand ved Forenden, men kun 23' agter, og atter paabegyndtes Overbordkastning af Ladningen fra Agterlugen, hvilket Arbejde fortsattes uafbrudt i Løbet af Natten, medens Bjergningsskibene vedblev at gaa frem med fuld Maskinkraft.

Lørdag d. 30. Oktober Kl. c. 2,15 Formiddag begyndte »Sungari« at glide forefter og kom Kl. 2,30 Formiddag flot, efter at der ialt var kastet c. 130 Tons Kul over Bord. »Viking« bugserede nu »Sungari« ud paa dybt Vand, hvor Skibene ankrede. Kl. 9 næste Formiddag let-

tede »Sungari« og styrede efter »Viking« over mod Hirtsholmene, hvor »Viking«s Dykker undersøgte Skibets Bund, der viste sig at være ubeskadiget. »Sungari« styrede derpaa efter »Viking« op paa Frederikshavns Red. Vinden havde under Bjergningen haft forskellig Retning (mellem SV. og SØ.) og Styrke, og var flere Gange saa kraftig, at den vanskeliggjorde Arbejdet. Om Eftermiddagen den 28. (og efter Skibets Flotbringelse den 30.) steg Vindstyrken til stormende Kuling med høj Sø.

Efter at Kontraktens Bestemmelse om, at Bjergelønnen skulde afgøres ved Voldgift, var opagt, har Citantfirmaet nu anlagt nærværende Sag, hvorunder det paastaar det indstævnte Firma dømt til at betale en passende Bjergeløn med Renter og Sagens Omkostninger.

De bjergede Værdier maa efter det oplyste antages at udgøre henved 650,000 Kr. Skibet, der er bygget 1903 og maaler 4,229 Brutto Register Tons, er for sit Vedkommende vurderet til 525,000 Kr. Bjergningsskibenes Værdi angives til ialt 550,000 Kr.

Stedet, hvor Strandingen havde fundet Sted, maa anses for at være ret udsat, og Bjergningsarbejdet har været ret vanskeligt, navnlig ogsaa paa Grund af Revets Udstrækning og Grundens Ujævnhed, der vanskeliggør en virksom Benyttelse af Loddet og har bevirket, at Skibet gentagne Gange tog Grunden.

Et Opmudringsarbejde som det af »Viking« præstere maa betragtes som forbunden med en vis Risiko for det bjergende Skib.

Under Hensyn til samtlige saaledes foreliggende Omstændigheder, findes en Bjergeløn af 80,000 Kr. med Renter som paastaaet at være passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i dette Beløb.

Stranding ved Gl. Skagen.

Vi har modtaget følgende:

Under denne Overskrift findes i *Dansk Søfartstidende* Nr. 4 for den 14. Januar d. A. en Artikel undertegnet R. W. Caspersen, Fører af 3/m. Skonnert »Niels« af Marstal.

Denne Artikel, som først for faa Dage siden er kommen undertegnede for Øje, trænger i høj Grad til at korrigeres, og da den giver en aldeles vrang og urigtig Fremstilling af det passerede og angriber Skagens Bjergere paa en utilbørlig Maade, beder man om Plads for følgende Bemærkninger:

»Artiklen begynder med en Beretning om, at Skonnerten »Niels« den 16. December f. A. om Aftenen strandede c. 2 Sømil Vest for Gl. Skagen. Det er straks en Urigtighed. Strandingen foregik kun c. 600 Favne fra Land ud for Gl. Skagen. Iøvrigt meddelte Kaptajnen, at han havde beregnet at være 6 Sømil fra Land; men hvorfor har han ikke under den stærke Taage brugt sit Lod? Ligeledes er det en Urigtighed, naar det meddeles, at han, før han gik i Redningsbaaden, lod Ankeret falde med 30 Favne Kæde, der var nemlig kun 22 Favne Kæde ude. Dette er imidlertid Smaating og har intet med Angrebet paa Bjergerne at gøre, men det viser dog Arten af Kaptajnens Sandhedskærlighed.

Kaptajnens Fremstilling af det passerede, da Skagens Bjergene kom til Skibet, er heller ikke korrekt. Han siger, at Bjergene da meddelte, at der ingen Bjergningsdamper kunde faas, da samme var optaget. Sandheden er, at Kaptajnen spurgte, om der kom nogen af Svitzers Dampere, hvortil Formanden for Bjergene svarede, at det vidste de ikke, de havde telegraferet, lige før de gik hjemmefra, men der var intet Svar kommet. Følgelig er det ogsaa urigtigt, naar Kaptajnen videre fortæller, at han, da han var kommen i Land, bad Formanden om hurtigst

at sende Svitzers Bjergningsdamper. Der var jo alt telegraferet, og Svar maatte afventes. Det skal dog allerede her bemærkes, at Skagens Bjergere har Akkord med Svitzers Entreprise, og at det mellem Kaptajnen og Formanden blev aftalt, at Bjergning, naar Forholdene til lod det, skulde forsøges.

Men nu kommer det, som er Sagens Kærnepunkt. Kaptajnen skriver, at han intet hørte fra Bjergernes Formand før den 18. om Morgenen Kl. 7,30, at Formanden da meddelte ham, at Svitzers »Ægir« vilde komme om Formiddagen, at vi foreløbig maatte vente, men at Mandskabets Tøj atter kunde bringes om Bord, at vi straks gik i Gang med at tage Tøjet frem, at vi fra anden Side blev gjort opmærksom paa, at samme Formand med Mandskab var gaaet om Bord uden at meddele os noget derom, at Kaptajnen fik fat i en Baad og blev sat ud til Skibet, at Formanden forbød Kaptajnen at gaa om Bord i sit eget Skib, at Kaptajnen, der ikke lod sig skræmme af disse »pæne Folk«, gik om Bord, men paa Dækket blev omringet og forbudt at gaa ind i Kahytten, idet de paastod, at Skibet var deres, at Bjergerne, da Folkene var kommen om Bord med deres Tøj, forbød dem at røre ved nogetsomhelst, at Skibet herefter henlaa et Par Timer under Strid med de ubehagelige Bjergere, der nægtede at forlade Skibet, at Fyrmesteren og Formanden for Redningsbaaden kom om Bord og bebrejdede Bjergerne deres skændige Optræden, at Kaptajnen blev tvungen til at indgaa en Akkord lydende paa 3,500 Kr., at han senere, da Formanden ikke turde fastholde, at Skibet var hans, rev Kontrakten i Stykker og sejlede derefter bort med sit Skib.

Sandheden er imidlertid en ganske anden.

Formanden kom den 18. om Morgenen Kl. 7 til Kaptajnens Logis og anmodede Værten om at kalde paa Kaptajnen, idet han tilføjede, at Vejret var godt, og at de skulde om Bord. Værten spurgte, om Kaptajnen ikke først kunde drikke sin Kaffe, hvortil Formanden svarede ja. Sidstnævnte gik derefter ned til Stranden for at gøre en Baad klar, og da Kaptajnen endnu ikke ved 8 Tiden var kommen til Stede, gik Formanden atter til hans Logis og bad ham om at følge med om Bord. Kaptajnen svarede, at nu skulde han straks komme. Formanden gik atter til Stranden og ventede paa Kaptajnen, men da denne fremdeles udeblev, og da Formanden saa, at en bemandet Motorbaad havde Kurs efter Skibet, og det kunde befrygtes, at dennes Besætning vilde borde Skibet, der henlaa frit udenfor Revlen som forladt Skib, skyndte Formanden sig at ro ud til Skibet for at forhindre, at dette blev taget i Besiddelse af de Fremmede. Baaden blev dog straks sat i Land for at hente Kaptajnen, men denne nægtede at følge med Baaden, og han gik derefter ud med en anden Baad. Da Kaptajnen kom til Borde, sagde han til Formanden: »Det var mindre fint gjort af Dem, Formand«. Formanden svarede, at hvad han havde gjort, havde han gjort for Kaptajnens Skyld, og det var saa langt fra, at han nægtede Kaptajnens Adgang til Skibet, at han tværtimod udtalte, at Kaptajnen skulde være saa god at komme om Bord. Formanden udtalte endvidere, at han i Følge den sluttede Aftale om Bjergningen, der forelaa skriftlig, maatte være berettiget til at gaa om Bord. Kaptajnen kom saa om Bord, og der blev aldeles ikke lagt ham nogen Hindring i Vejen. Han gik frit ind i sin Kahyt og færdedes frit om Bord i Skibet. Kaptajnen og Formanden gik hen til Forenden af Skibet til Styrbords Side, og der indlededes efter Kaptajnens Foranledning en mundtlig Forhandling om Bjergeløn. Formanden forlangte 5,000 Kr. for at bringe Skibet til Frederikshavn, Kaptajnen gik efter forskellige Forhandlinger op til 3,500 Kr., medens Formanden gik ned til 4,000 Kr. Noget Resultat opnaaedes ikke. Imidlertid var Skibsmandskabet kommen om Bord, og ogsaa Fyrmesteren var kommen til Stede — derimod kom Formanden for Redningsbaaden først om Bord umiddelbart før, Skibet afsejlede — og Kaptajnen bad nu Fyrmesteren og Formanden om at gaa

med ind i Kahytten. Her spurgte Kaptajnen Formanden, om denne vilde underskrive paa, at han havde forbudt Kaptajnen at sejle. Formanden svarede straks nej, idet han tilføjede, at han aldrig havde nedlagt saadant Forbud, og at Kaptajnen havde fri Raadighed over Skibet. Kaptajnen sagde derpaa: »Saa sejler jeg«.

Det er, som det vil ses, aldeles urigtigt, naar Kaptajnen skriver, at han under Tvang har nedskreven en Kontrakt og senere tilintetgjort den. Der blev aldeles ingen Kontrakt nedskreven, og den kunde altsaa heller ikke rives i Stykker. Ligesaa urigtigt er det, naar det angives, at Fyrmesteren har rettet Bebrejdelser mod Bjergerne. Fyrmesteren udtalte tværtimod til Kaptajnen, at denne gik uden for Sagen, da han vilde have Formanden til at underskrive paa, at han havde forbudt Kaptajnen at sejle.

Bjergerne har intet foretaget, som ikke fuldtud kan forsvares; og til Tak for deres Hjælpsomhed ved at bringe Skibsbesætningen og deres Tøj i Land og ved at passe paa, at Skibet ikke bliver bordet af Uvedkommende, medens Kaptajnen sover videre og lader Bjergerne vente paa sig, faar de kun Skam og maa taale et usandfærdigt og odiøst Angreb i et udbredt Fagblad.

Skagen, den 3. Februar 1910.

Paa Bjergernes Vegne

Niels Bagh,
Forbjerger.

Belastning af Sejlskibsfarten.

Efter »Hamb. Fremdenblatt« gengiver vi nedenstaaende Artikel, der nærmest lager Sigte paa tyske Sejlskibsf forhold, men som dog ogsaa kan have Interesse for andre.

Paa det sidste internationale Møde af Assurandører, som blev afholdt i Efteraaret 1909 i Baden-Baden, blev der taget en Beslutning, som er af vidtrækkende Betydning for Sejlskibsfarten. Det blev nemlig paa dette Møde besluttet yderligere at forhøje Assurancepræmien paa Salpeterladninger, som bliver udskibet fra Chili i Sejlskibe, uagtet det kun er to Aar siden, at Præmien blev betydelig forhøjet.

Hidtil skulde kun Skibe, der var over 20 Aar gamle, betale en Ekstrapræmie, men nu har dette Møde nedsat Skibenes Aldersgrænse fra 20 til 15 Aar, saaledes at en Salpeterladning, der indlastes i et Skib, som er over 15 Aar gammelt, kræver en betydelig Ekstrapræmie. Da de store Sejlskibe netop, som bekendt, er henvist til Salpeterfart, saa bliver de jo paa denne Maade ved Forhøjelse af Ladningspræmien yderligere belastet i Sammenligning med Dampere. Dette maa beklages, da den tyske Sejlskibsfart i Forvejen har en vanskelig Stilling overfor de subventionerede franske Sejlskibe. Selvfølgelig kan ingen fortænke Assurandørerne i at forhøje deres Præmier, naar de bestaaende Rater ikke giver et passende Vederlag, men det er i ethvert Fald uretfærdigt at forhøje Præmierne ensidigt for Sejlskibe, naar de ikke bliver forhøjet i samme Forhold for Ladninger, der bliver indskibet i Rute-Dampere eller i ganske almindelige Trampdampere. En yderligere Uretfærdighed ligger der deri, at Aldersgrænsen af 15 Aar er trukket ganske vilkaarligt, uden at der er taget Hensyn til Rederiets Ry eller Stilling. En Ladning i et Skib, der er tolv Aar gammelt, men som tilhører et Rederi, der ikke lægger Vægt paa Skibenes Vedligeholdelse, kan være en større Risiko for Assurandørerne end en anden, der bliver indladet i en 20 Aar gammel Sejler, der i enhver Henseende er vel vedligeholdt, hvori Takkellagen i sin Tid er blevet fornyet, og paa hvis Vedligeholdelse der i det hele taget er blevet lagt Vægt. For ikke længe siden

meddeltes det, at et tysk Sejlskib paa c. 3,000 Tons, der er 23 Aar gammelt, havde tilbagelagt en hel Rundrejse til Sydamerikas Vestkyst i c. 8 Maaneder

Den ensidige Belastning af tyske Sejlskibe paa ovennævnte Maade lige overfor en eller anden engelsk Trampdamper kan ikke forsvares, da denne ikke byder Assurandørerne nogen ringere Risiko, end hvis Salpeteren var indladet i gode tyske Sejlskibe.

Der er i nautiske Foreninger og andetsteds talt meget om at gøre den tyske Sejlskibsfart konkurrencedygtig. De franske Skibe bliver i Almindelighed ikke anset for at frembyde en ringe Risiko for Assurandørerne, og de Ladninger, som udskibes med dem, bliver belagt med Ekstrapræmie: men her maa det fremhæves, at et stort fransk Rederi, der desuden er subventioneret og specielt beskæftiget i Salpeterfart, er blevet tilstaaet billigere Ladningspræmier af Assurandørerne end tyske Skibe. Først naar det er for sent, naar den tyske Sejlskibsfart ikke alene paa Grund af Konkurrencen med Damperne, men tillige paa Grund af en saadan Ekstrabelastning gaar sin Undergang i Møde — og en saadan ensidig Forhøjelse af Præmien paa Salpeterladninger berører den tyske Sejlskibsfart meget føleligt, da den formindsker dens Konkurrencemulighed baade overfor Rute- og Trampdamperne — vil Følgerne af disse Fejl vise sig, og først da vil Manglen af dygtige, sømandsmæssigt uddannede Søfolk blive følelig.

Vore store Damperes dygtige Førere stammer endnu alle fra Sejlskibsfartens Skole, og det er et stort Spørgsmaal om de tyske Damperne senere, naar denne Skole mangler, vil nyde det samme Ry, hvad Sikkerhed og Dygtighed hos Førerne angaar, som nu. Det ligger saaledes ikke mindst i Assurandørernes Interesse at bevare denne Skole saa længe som muligt, i Stedet for at fremskynde dens Endeligt, da Skibenes Sikkerhed jo for en stor Del afhænger af Førernes og Besætningernes Dygtighed.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Fragtmarkedet vedblivende mat, og der sluttet kun ganske enkelte Fragter med Is fra Østnorge til Rater, der er 3 à 6 d. resp. $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ Frcs. lavere pr. Ton end sidste Aar ved samme Tid. Antallet af fragtsøgende Sejlere er betydelig større end Tilbud af Fragter, saa det er kun enkelte Skibe, der gaar i Fart. Tyskland og Danmark har intet at byde paa; Vestsverig underhandler om Salg af adskillige Laster, men Forretning er vanskelig, og Differencerne forlanges dækket af Rederne i mindre Fragter. Frederiksstad, som tidligere havde Brug for et større Antal Sejlere, forholder sig tavs i Lighed med sidste Aar, og fra det øvrige Østnorge kommer kun ganske enkelte Trælaster frem for noget senere Transport. Fra Østersø og Bottenhav udbydes ikke faa Laster, men til saa lave Fragter, at der ikke gøres nogen nævneværdig Forretning. Rederne forholder sig heldigvis rolige, men enkelte Frafald er nok til at ødelægge Markedet.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede, dog er Kullaster til Østnorge lavere, medens Foderstøflaster betaler ret akceptabelt. Ekspeditionen paa Kulpladser med Undtagelse af Tynen er tilfredsstillende.

Generalforsamlinger.

Skibsreder- og Skibsførerforeningen for Svendborg Tolddistrikt

afholdt d. 2. ds. for lukkede Døre aarlig Generalforsamling. Regnskabet godkendtes, og saavel de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer som Revisorer genvalgte. Sluttelig udspandt sig en livlig Diskussion om Foreningens og Standens indre Interesser.

Havarier og Forlis.

Annie, svensk Damper, kolliderede d. 2. ds. ved Bielenborg med fuldrigget Sejlskib »Susanne«. Damperen sank og 6 Mand af Besætningen druknede.

Bylgia, Dpsk. af Sundsvall, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra Riga til Antwerpen med en Ladning Træ, paa Grund paa Hveen. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Espergærde for Undersøgelse af Dykker.

Haabet, Fiskekutter af Esbjerg, grundstød paa Svanegrunden under Suestormen, er nu bleven bragt flot af 2 Damperne fra Vejle og indbragt til Koldby Kaas Havn.

Arthur, Dpsk. af Holmestrand, der, som meddelt, strandede ved Falsterbo d. 28. f. M., er nu fuldstændig sønderlaet og totalt Vrag.

Magnus, Dpsk. af København, har d. 4. ds. i Nærheden af Bordeaux været i Kollision med engelsk Damper »Knarwater«. »Magnus« maatte returnere til Bordeaux; den engelske Damper fortsatte Rejsen.

H. A. Hansen, Dpsk. af Thurø, er den 6. ds. strandet ved Gjedser og løbet fuldt af Vand. Svitzers assisterer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. løb en paa Marstal Staal- og Jernskibsværft bygget Bugserbaad af Stabelen. Baaden, der maaler 40 Tons, fik Navnet »Victoria«, og er bygget for Regning et københavnsk Rederi. (»Ærø Avis«).

Verdens største Træsejlskib, en seksmastet Skonnert, kaldet »Wyoming« er fornylig løbet af Stabelen i Bath (Maine) fortæller »Shipp Gaz.«. »Wyoming« er tillige det største amerikanske Sejlskib, baade hvad Træ og Staal angaar, idet det maaler 3,730 Brutto Reg.-Tons eller 22 Tons mere end det seksmastede Skib »William L. Douglas«, der hidtil har nydt denne Ære. Bygningen af den ny Skonnert sætter imidlertid ikke en ny Rekord med Hensyn til store Sejlskibe, idet det meget omtalte syvmastede Skib »Thomas W. Lawson« havde en Størrelse af 5,218 Brutto Reg.-Tons. Dette Skib strandede paa Scilly Øerne for et Par Aar siden. »Wyoming« ejes hovedsagelig af sine Bygmestre, Percy og Small, medens dog Kapitalister fra Vesten har Part i det. Skibets Hoveddimensioner er: Længde 329,5 Fod, Bredde 50,1 Fod og Dybde i Rummet 30,4 Fod. Det har tre Dæk og fem Luger til Losning. Dets Spanter er styrket med Jern, og dets Kølsvin er beskyttet med svære Baand af Pladejern. Skibet er bestemt til Kultransport og har en Bæreevne af c. 6,000 Tons.

Norges største Damper. En Lastedamper paa c. 9,000 Tons Dødvægt, som vil blive Norges største Damper, løb i Følge »Norg. Sjøft.« af Stabelen den 28. December fra Firmaet William Gray & Co.s Værft i West Hartlepool. Skibet, som skal forsynes med Maskineri fra Central Marine Works, West Hartlepool, er bygget for Regning af Skibsreder Vilhelm Torkildsen, Bergen. Damperen vil antagelig kunne leveres færdig i Januar.

Eneste Specialitets-Værksted for Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 5./2. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 2./2. for Tunis. — Algarve, Borries, pass. Skagen 6./2. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 5./2. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 5./2. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Alger 5./2. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 6./2. — Arno, Strubberg, ank. Reval 29./1. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 30./1. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Bordeaux 5./2. — Beira, Lunge, ank. Newcastle 5./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 3./2. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 3./2. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 31./1. — Dagmar, Bøgvad, pass. Quessant 6./2. for Genua. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 6./2. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, afg. Libau 5./2. hertil. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, afg. Pillau 5./2. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 2./2. — Hellig Olav, Holst, laster. — Hengest, Munck, ank. Riga 5./2. — Hjelm, Lopper, ank. hertil 3./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Neapel 6./2. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 1./2. — Kentucky, Andersen, ank. Boston 29./1. — Kiev, Jørgensen, afg. Dunkerque 5./2. hertil. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 5./2. til Königsberg. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 3./2. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, ank. Swansea 5./2. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 4./2. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, laster. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. New York 4./2. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 4./2. til Riga. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 4./2. for London. — Omsk, Harder, afg. Libau 5./2. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gotsche, afg. New York 1./2. til New Orleans. — Perm, Christensen, ank. Libau 4./2. — Pregel, Sonne, pass. Holtenau 6./2. for Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 31./1. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Lissner, ank. New Orleans 2. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 4./2. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 2./2. for Nizza. — Tyr, Thaning, afg. Windau 5./2. hertil. — United States, Wulff, afg. Kristianssand 30./1. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 5./2. — Doka, afg. Swansea 2./2. hertil. — Freya, afg. Manchester 2./2. til Liverpool. — Vadsø, afg. Stettin 6./12. hertil.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 30./1. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, afg. Blyth 30./1. til Memel. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Riga 1./2. til Hartlepool. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 1./2. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 25./1. til Cette. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Hull 3./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Buvigen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Landskrona 3./2. — Nawa, Dahl, ank. Rotterdam 30./1.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Methil 5./2. til Esbjerg. — Nexos, Basse, ank. Teneriffa 4./2. — Ellen, Hansen, ank. Montrose 5./2. — Fylla, Christensen, afg. Barry 3./2. til Esbjerg. — Gerda, Iversen, afg. Dublin 5./2. til Swansea. — Hebe, Gregersen, ank. Hamburg 1./2. — Inger, Larsen, pass. Helsingør 4./2. for Bristol. — Johanne, Thøgersen, ank. Sevilla 4./2. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Gibraltar 31./1. for Bristol. — Laura, Pedersen, afg. Bremerhaven 3./2. til Tyue. — Cito, Jepsen, afg. Liverpool 2./2. til Odense. — Napoli, Brinch, afg. Bandholm 4./2. til Königsberg. — Bodil, Uldall, afg. Aarhus 31./1. til Königsberg. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Dunstan 2./2. til Oporto. — Nerma, Schiff, afg. Plymouth 2./2. til Harburg.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Sunderland 6./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. North Shields 4./2. — Martha, Christensen, ank. Palamos 3./2. — Elna, Ratje, afg. Swansea 4./2. — Therese, Pedersen, afg. Cardiff 26./1. — Simone, Møller, afg. Port Talbot 2./2. — Jeanne, Løffler, ank. Gloucester 6./2. — Vera, Riss, afg. Burntisland 27./1. — Daisy, Lagesen, ank. Sevilla 30./1.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 28./1. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 4./2. til Riga. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 1./2. — Bryssel, Kaas, ank. Tunis 2./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Blyth 1./2. — Wien, Boeck-Hausen, afg. Penarth 29./1. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, ank. Cardiff 2./2.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Santander 23./1. — Nelly, Clausen, ank. Aniles 28./1. — Fanny, Eriksen, ligger i Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, ank. Sønderborg 4./2. — Alexy, Lorentzen, afg. Rotterdam 4./2. til Blyth. — Dagny, Sørensen, ank. Methil 1./2. — Mary, Bang, ank. Helsingør 30./1.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Swinemünde 3./2. — Russia, Poulsen, ank. Livorno 30./1. — Carl Hecksher,

Starck, afg. Carloforte 2./2. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 29./1. — Normannia, Erichsen, ank. Filadelfia 27./1. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 30./1. — Canadia, Jespersen, ank. Almeria 30./1. — Livonia, Lindberg, afg. Hull 4./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 4./2. — Patria, Dam-Larsen, afg. Filadelfia 25./1. — Gratia, Sørensen, afg. Burntisland 26./1. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Bordeaux 29./1. — Gallia, Nielsen, afg. Nicolajeff 25./1. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Ghent 2./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kottonia, Friis Rasmussen, ank. Novorossisk 2./2.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Middelfart 2./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. Calais 3./2. — Estonia, Winckler, ank. Nakskov 4./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Antwerpen 3./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Kragerø 5./2. — Secalia, Jensen, ank. Kingston 3./2. — Frumentia, Andersen, ank. Charleston 25./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Pera 30./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 19./1.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg 5./2. til Antwerpen. — Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 27./1. til Port Said. — Indien, Gabe, ank. Yokohama 4./2. — Siam, Cortsen, afg. Dalny 1./2. — Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 26./1. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Singapore 31./1. til Bangkok. — Bandon, Thomsen, afg. Bangkok 2./2. til Suez. — St. Croix, Jensen, afg. Colombo 3./2. til Suez. — Chumpon, Hausen-Raun, afg. Port Said 4./2. til London. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 2./2. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afd.: St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2. til Paramaribo. — St. Thomas, Hansen, afg. Havre 5./2. til Rotterdam.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Methil Red. 1./2. — Emanuel, Svane, ank. Methil 1./2.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 4./2. — Helene, Sørensen, ank. Ghent 2./2. — Agnete, Sønichsen, ank. Königsberg 6./2. — Hermia, Hansen, ank. Randers 6./2. — Alice, Schultz, ank. Königsberg 3./2.

Urania. Polarstjernen, Brauth, afg. Kjøbenhavn 4./2. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Grangemouth 2./2. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Dragør 1./2. for Antwerpen.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 1./2. — England, Andersen, afg. Karrebæksminde 3./2. — Holland, Poulsen, afg. Bouess 3./2. — Rusland, Madsen, ank. Methil 2./2.

Europa. Tyskland, Danstrup, afg. Windau 29./1. — Belgien, Nielsen, afg. Grangemouth 4./2.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Rotterdam 3./2. til Korsør. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 3./2. — Rinfaxe, Krarup, ank. Dover 3./2. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Grangemouth 2./2. til Horsens.

Frem. Austa, Bagger, ank. Bayonne 31./1. — Vera, Thing, ank. Dundee 4./2. — Freja, Nielsen, afg. Malmö 1./2. til Windau.

Thore. Sterling, Hansen, afg. Leith 3./2. til Reykjavik og Vestisland. — Ingolf, Schietz, afg. Isafjord 4./2. paa Rejse øst-øst.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Kiel 5./2. — N. T. Høffding, van Deurs, afg. Libau 22./1. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Ghent 5./2. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. London 6./2. — Ajax, Brorsen, afg. Burntisland 6./2. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Caen 30./1. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Windau 31./1. — G. Koch, Jørgensen, afg. Ghent 5./2. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Stockholm 3./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 5./2.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Thora, Thomsen, ank. Hamburg 3./2. — Sørine, Andersen, er prajet 21./1. paa 38° 21' N. Br. og 35° V. Lgd. Alt vel om Bord.

Æra. Merkur, Christensen, ank. Middlesbro 1./2. — Eos, Christensen, pass. Dungeness 29./1. østg. — Norden, Christensen, afg. Dahouet 30./1. til Lissabon. — Ludvig Bramsen, Groth, afg. Cadiz 21./1. til Rio Grande. — Ingolf, pass. St. Cathrines Point 25./1. vestg. — Magda, er ank. Kings Lynn. — Maagen, Mortensen, ank. West Wemyss 5./2.

INDHOLD

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 8. Februar 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Stranding ved Gl. Skagen. — Belastning af Sejlskibsfarten. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1102

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen, Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Hill-Madsen^s

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn. St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

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

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverandør til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens

Søfartsafdeling.

Laboratorium:

Bopæl:

Enghavevej. V. Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsprovianterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-

inventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Hørrer Kaptajner

provianterer altid bedst og

billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

ØJØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til

Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 11. Februar 1910.

Sprængning af Dampkedler. Samtidig Sprængning af flere Dampkedler i Gruppe har vistnok — heldigvis — uhyre sjældent fundet Sted. Et saadant Tilfælde indtraf dog for nylig i Følge engelske Blade paa Distington Jernværker ved Washington, hvor fire Lancashirekedler paa 30' Længde og 8' i Diameter, der udgjorde en Del af en Gruppe paa elleve Kedler, sprængtes i Luften paa samme Tid. Kedlerne fyredes med Spildegassen fra de i Nærheden liggende Højovne, og Kedeltrykket var kun 45 lb. pr. □".

Ved et mærkeligt Tilfælde kom der ingen Mennesker til Skade, endskønt Brudstykker af Kedlerne sammen med Mursten o. l. regnede ned paa en Omkreds af en Tredjedel af en Fjerdingvej. Kedlerne var alle i Arbejde, og Sprængningen fandt Sted for 5, 6, 7 og 8's Vedkommende; de tre Kedler blev revet fuldstændig itu, og i saa smaa Stykker, at det var meget vanskeligt at samle dem sammen. Den fjerde gik midt over, hvorefter de to Halvdele fo'r henholdsvis fremefter og bagud over en Længde paa mere end 900'.

Resten af Kedlerne beskadigedes mere eller mindre, og de forskellige Bygninger og Værksteder oversaaedes fuldstændig med Brudstykker. Aarsagen til Sprængningen er endnu ikke oplyst; man har ikke kunnet finde nogen- somhelst Mangelfuldhed ved Materialet; Vandmangel er udelukket af den Grund, at en saadans Virkning først og fremmest maatte spores paa Kanalerne. De eneste Muligheder, der saaledes bliver tilbage, er en Gasekspllosion eller et Brud paa Yderskallen, som Følge af for højt Tryk. De ved Board of Trade afholdte Forhør vil dog sikkert skaffe Lys i Sagen.

(«The Engineer».)

En Erstatning for Aaregaffler. I Kristiania Sømandsforening foreviste for kort Tid siden Hr. Birkland fra Kristianssand, i Følge «Norg. Sjøft.», en af ham opfundet Erstatning for de nu anvendte Gaffler eller Aaretolle. Opfindelsen bestaar af et Hylster af Metal eller galvaniseret Jern, som sættes ind paa Aaren. Hylstret har paa den ene Side en tykkere Væg, og gennem denne er boret et Hul paaltværs. Paa Baadeessingen bliver fastskruet et Beslag med to Forhøjninger 2 à 3" fra hinanden, og gennem disse Forhøjninger er boret et Hul paalangs. Herigennem bliver det ene Ben af et retvinklet, rundt Jern stykket, saaledes at det andet staa op, og paa dette hviler Aaren, idet Vinkelbenet gaar igennem Hullet i Beslaget. Hylstret paa Aaren er saa vidt, at denne kan drejes rundt. Hylstret bliver ved en Nagle i Aaren holdt paa sin Plads paa denne, naar Roe- ren slipper Aaren.

Apparatet er prøvet af Fiskere og fundet meget hensigtsmæssigt. Slitagen paa Aarerne er fuldstændig ophævet, og de gaar aldrig tabt.

Paa Sjøfartskontorets Anmodning har et Par Medlemmer af Kristiania Roklub prøvet den ny Romekanisme, og disse fandt efter en længere Rotur, at denne egnede sig udmærket til deres Brug, idet Aaren laa ganske støt, hvorved der ingen Kraft tabtes, saaledes som ved den staa- gige Glidning af Aaren i de almindelige Rogaffler.

Traadløs Telegrafi. Ved Aarets Udgang var der ikke mindre end seks forskellige Systemer paa traad- løs Telegrafi i Brug i Amerika, og der udsendes Telegrammer fra 140 Taarnstationer. Disse Stationer er hovedsagelig beliggende i de største Havnebyer paa Atlanterhavs- og Stillehavskysten, Mexikobugten, de store Indsøer og paa Hawaii. Det samlede Antal Gnisttelegrammer var op imod 200,000.

Der skal rejses en traadløs Telegrafstation i Brasilien paa en lille Ø, der ligger ud for Rio Grande del Norte. Et fransk Telegrafsekskab har overtaget Bygningen af Station og Opstilling af Maskiner og skal foreløbig drive Telegrafen. Stationen rejses paa det østligste Punkt af Sydamerika c. 400 engl. Mil fra Pernambuco, og Aktions- radien skal være 1,000 engl. Mil. Ved Hjælp af en Telegrafstation ved Pernambuco forbindes den med den brasilianske Regerings Telegrafanlæg.

(Tidsskrift for Maskinvæsen.)

En Tysker ved Navn Brandt har opnaaet tysk Patent paa en af ham opfundet Slippeindretning for den Slæbehage, hvormed en Bugserbaad gør sin Slæbetrosse fast. Opfindelsen synes at opfylde Betingelserne for en Præmie, som er udsat i Tyskland for en saadan, skriver «Hansa». Slippeindretningens Sikring lader sig udløse fra Broen ved Hjælp af en meget lang Vægtstangsarm. Denne er befæstet til Sikringen med et Hængsel, og dens Yderende er forsynet med en Vægt og en Ring. I denne Ring er der fastgjort to Staaltraadstov, der gennem to paa begge Sider af Skorstenen, i c. 6 à 7 Fods Højde, anbragte Blokke ledes til Styrepladsen. Ved Hjælp af Vægten paa Vægtstangens Ende bliver Sikringen holdt paa sin Plads, saaledes at det er udelukket, at Hagen kan slippe af sig selv. Selv ved den største Kraft paa Slæbetrossen skal Slæbehagen med Lethed kunne udløses.

Hvis Opfindelsen viser sig anvendelig i Praksis, vil den sikkert faa Betydning, da der netop i den senere Tid er fremkaldt alvorlige Ulykkestilfælde ved, at en Slæbe- baad ikke i et givet Øjeblik har kunnet kaste sin Slæber los.

Tyske Rederier i 1909. For de fleste store, tyske Rederier har Aaret 1909 været tilfredsstillende, og for adskilliges Vedkommende er der Udsigt til større Udbytte i Aar end i Fjor. Hamburg—Amerika- Linien og Norddeutscher Lloyd har især haft en stærk forøget Mellemdækstrafik, fremkaldt ved stigende Udvandring af Arbejdere til Amerika. Man mener dog, at Norddeutscher Lloyd vil benytte hele Fortjenesten til Afskrivninger, medens man for Hamburg—Amerika- Linien Vedkommende mindst regner med et Udbytte paa 5 pCt. Selskabet Hansa i Bremen, der særlig har draget Fordel af stigende Fragter, ventes at sætte sit Udbytte op fra 6 pCt. i Fjor til 9 à 10 pCt., Hamburg — Sydamerika-Linien fra 4 til 5 à 6 pCt., Kosmos, hvis Skibe gaar til Sydamerikas Vestkyst, fra 3 til 4 à 5 pCt., Det tysk-australske Selskab fra 7 til 8½ pCt., og Tysk-Østafrika-Linien fra 3 til 5½ pCt. Den tyske Levante Linie vil derimod intel Udbytte give. (»Norg. Sjøft.»)

Kejser Wilhelm Kanalen. I Følge en officiel tysk Beretning er Kanalen i Regnskabsaaret, fra 1. April 1908 til 31. Marts 1909, blevet benyttet af 32,576 afgiftspligtige Skibe med 5,853,114 Netto Reg.-Tons, hvilket er en Tilbagegang imod det foregaaende Aar af 2,422 Skibe med 570,327 Netto Reg.-Tons.

Skibene var:

Dampskibe	14,479	med	4,586,572	Netto Reg.-Tons.
Sejlskibe	15,500	»	592,169	—
Lægtere, Smaafart.	2,597	»	674,373	—

Ialt: 32,576 med 5,853,114 Netto Reg.-Tons.

Af Dampskibene var 5,868 med 2,092,798 Netto Reg.-Tons Rutebaade, mod 1,230 Skibe med 196,704 Netto Reg.-Tons mindre det foregaaende Aar.

gaaende Aar er 1,230 Skibe med 196,704 Netto Reg.-Tons mindre.

Kanalens hidtidige Benyttelse har været følgende:

Aar	Antal Skibe	Netto Reg.-Tons
1896	19,660	1,848,458
1897	23,108	2,469,795
1898	25,816	3,117,840
1899	26,279	3,488,767
1900	29,045	4,282,094
1901	30,161	4,285,301
1902	32,010	4,573,834
1903	32,038	4,990,287
1904	32,623	5,270,477
1905	33,147	5,796,949
1906	33,158	5,963,125
1907	34,998	6,423,441
1908	32,576	5,853,114

Af de nævnte 32,576 Skibe, som i det sidst omtalte Aar har benyttet Kanalen, er 21,129 Skibe med 5,252,054 Netto Reg.-Tons gaaet igennem Kanalen i dens hele Længde. Resten har kun delvis benyttet Kanalen.

Kanalens Benyttelse efter Flag fordeles sig saaledes:

	1908	1907
Tyske Skibe	81,14 pCt.	81,17 pCt.
Danske	5,34 —	5,26 —
Svenske	4,97 —	5,06 —
Nederlandske	4,20 —	3,91 —
Norske	1,41 —	1,68 —
Russiske	1,36 —	1,33 —
Britiske	1,25 —	1,27 —
Belgiske	0,15 —	0,09 —
Franske	0,08 —	0,11 —
Andre Flag	0,10 —	0,12 —

Tiden for Gennemsejlingen er fra 11 til 13½ Time. Kanalens samtlige Indtægter i 1908 var 2,937.073.18 Mk. Dens Udgifter i 1908 var 2,808.107.71 Mk.

Overskud 128,965.47 Mk.

Det foregaaende Aar var Overskudet 413.622.36 Mk.

Der er i Aarets Løb sket tre alvorlige Kollisioner i Kanalen og 11 af mindre Betydning, samt 7 Paasejlinger af Kanalværkerne og 100 Grundstødninger paa Kanal-skraaningerne.

Udvandringen fra Skandinavien til Amerikas forenede Stater. I Løbet af Tiaaret 1899 til 1908 er der udvandret til Amerikas forenede Stater 58.000 Danske, 162.000 Nordmænd og 205.000 Svenske, ialt 425.000 eller henimod en halv Million Skandinaver.

I de første Aar i den nævnte Periode var Udvandringen forholdsvis lille, idet den kun beløb sig til 20,000—30,000 om Aaret. Men i de følgende Aar stiger Udvandringen stærkt og naar Maksimum i 1903, i hvilket Aar der udvandrede 68,000 Skandinaver til De forenede Stater. I de følgende Aar, fra 1904 til 1907, er Udvandrer-tallet henimod 50,000 om Aaret, men synker derefter i 1908 til at udgøre 20,000, hvad der antagelig staar i Forbindelse med den i dette Aar herskende industrielle Krise i Nordamerika.

I Følge en amerikansk Statistik er Bestemmelsesstedet for 18 pCt. af de sidste ti Aars skandinaviske Indvandring New York, 15 pCt. Minnesota, 13 pCt. Illinois, 7 pCt. Massachusetts, 6 pCt. Wisconsin, 5 pCt. North-Dakota, 4 pCt. Washington og 4 pCt. Iowa.

(Statistiske Efterretninger.)

Den amerikanske Regering siges at have til Hensigt at idømme Hamburg—Amerika-Liniens Dampers »Cleveland«, der befinder sig paa en Jordomsejling med Passagerer, en stor Bøde, fordi Skibet kan siges at handle imod den amerikanske Kystskibsfartslov, der forbeholder det amerikanske Flag Kystfart (New York—San Francisco), fortæller »Hansa«. Rederiet vil dog ad retslig Vej bestride denne Forstaaelse af den amerikanske Kystskibsfartslov, da »Cleveland« ikke driver Kystfart, men befinder sig paa en Jordomsejlingsrejse, paa hvilken den tilfældigvis vil anløbe to amerikanske Havne.

Hamburg—Amerika-Linien. Hamburg, 8. Februar. (Ritz. Bur.) Hamburg—Amerika-Liniens Drifts-udbytte for 1909 udgør godt 32 Millioner Mark mod 15,8 Mill. Mark i Fjor. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte; i Fjor udbetaltes intet Udbytte. 20 Millioner Mark anvendes til Afskrivninger og Henlæggelse til Reservefondet.

Burmeister & Wain. Paa et Onsdag afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri vedtoges det at foreslaa Udbyttet af Selskabets Aktier for 1909 fastsat til 6 pCt., at afskrive ialt Kr. 492,814.46 og at henlægge til Reserve og Fornyelsesfonden ordinært Kr. 227,321.96 og ekstraordinært Kr. 569,934.11. foruden Kursdifference paa Aktier i Behold Kr. 469,920.00 eller ialt en Forøgelse af Kr. 934,145.69.

Reserve og Fornyelsesfonden vil derefter udgøre Kr. 1,320,855.45.

Paa Regnskabet er kun optaget de i 1909 indgaaede a Konto Beløb paa Afviklingen af Centrifugeforretningen, ikke de Beløb, der indgaaer i indeværende Aar.

Skandinavisk Nautisk Kongres. Den 24. d. M. og efterfølgende Dage afholdes i Stockholm en nautisk Kongres omfattende Skibsofficerer i Norge, Sverig, Finland og Danmark; i den Anledning er der i afvigte Sommer og Efteraar ført en livlig Korrespondance imellem de interesserede Lande.

Fra dansk Side deltager »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874« samt »Dansk Styrmandsforening«.

Der er fra de forskellige Lande opstillet adskillige for Søfarten betydningsfulde Programpunkter til Forhandling.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe.

Vi har modtaget følgende:

Paa Generalforsamlingen i Rønne den 15. Januar d. A. forelaa bl. a. to Punkter til Behandling, som er af en saadan Betydning, og hvoraf i alt Fald det ene, Bladspørgsmaalet, berører ogsaa andre paa en saadan Maade, at jeg formener det rigtigst, at disse Spørgsmaal fremsættes offentligt paa en fyldigere Maade end gennem et sammentrængt Blad-Referat.

Om den ene af disse to Sager, Oprettelsen af et Proceffond, hersker der vel kun een Opfattelse, nemlig den, at et saadant Fond vilde være i højeste Grad ønskeligt. Det har hidtil — hovedsageligt — været Foreningens Op-gave at varetage Smaaredernes Interesser overfor Lov-

givningsmagten, omend selvfølgelig andre Opgaver ogsaa har været søgt løste. Imidlertid er der ingen Tvivl om, at en Del af Medlemmerne ofte har følt, at de i Kampen for deres personlige Ret stod ene.

Der er i Aarenes Løb opnaaet betydeligt gennem Foreningens Arbejde, men det har hovedsageligt været for Standen i Almindelighed, uden at den enkelte har haft Følelsen af, at det direkte gavtede ham.

Paa dette Punkt vil et Proces- (og eventuelt Hjælpefond) kunne have sin store Betydning. Ved et saadant Fond vil den enkelte faa Følelsen af ikke at staa alene, men have en stærk Forening i Ryggen, samtidig med at der vil komme en nærmere Tilknytning til og større Interesse for Organisationens. Og hvad der jo i Realiteten er det vigtigste: Mangt og meget, som nu maa taales, vilde sikkert undgaas alene ved et saadant Fonds Tilstedeværelse.

En saadan Sags Løsning kræver imidlertid Kapital, som Medlemmerne selv skal sammenspare gennem et forøget Kontingent; men at udskrive et saadant — som iøvrigt næppe vil blive særlig stort — for samtlige Medlemmer er inde i Sagen, og denne er drøftet til Bunds, vilde let kunne drage samme triste Konsekvenser efter sig, som man har erfaret ved tidligere Lejligheder, hvor man har foretaget saadanne Skridt.

Det er derfor Bestyrelsens Mening, at denne Sag grundigt drøftes, saaledes at alle véd, hvad det drejer sig om, før Sagen realiseres. Til denne som til andre lignende Sagers Løsning skulde netop et Medlemsblad kunne hjælpe.

Ogsaa om Spørgsmaalet: Medlemsblad, er der blandt Afdelingens Medlemmer — saavidt jeg har kunnet konstatere, hvilket vil sige ca. $\frac{2}{3}$ af Medlemmerne — absolut Enighed, og der er ingen Tvivl om, at ogsaa den sidste Tredjedel er af samme Opfattelse. Paa Generalforsamlingen vedtoges da ogsaa følgende enstemmig:

»Generalforsamlingen bemyndiger Afdelingens Bestyrelse til at søge Samarbejde med Hovedbestyrelsen om Udgivelsen af et Medlemsblad; hvis denne ikke maatte ønske dette, bemyndiges Afdelingens Bestyrelse til at arbejde hen til, at Afdelingen faar sit eget Medlemsblad.«

Hvis noget er indlysende, maa det vel ogsaa være dette, at en Landsforening, hvis ca. 500 Medlemmer er spredt over det ganske Land, maa have et fælles Sammenknytningsmiddel, et Medlemsblad, hvorigennem Medlemmer og Bestyrelse gensidig kan komme i Rapport til hinanden, og hvor de fælles Interesser kan drøftes. Hvilken Betydning et saadant Blad vil have for Sammenholdet og Styrkelsen af Kollegialiteten, for Hævdelsen af Standsfølelsen og for Drøftelsen af egne Sager, turde være ganske overflødig nærmere at paapege. Mon der eksisterer nogen anden Landsforening, som ikke har sit eget Medlemsblad.

Hvor tvingende nødvendigt et saadant er, bevises bedst derved, at der sikkert Landet over findes adskillige Medlemmer, som næppe aner, at de er Medlem af Foreningen og i alt Fald ikke har nogen Forstaaelse af dens Arbejde.

Saadanne Forhold er uholdbare i Længden og bør heller ikke vedblive, især da Opgaven økonomisk kan løses uden forøget Udgift.

Svendborg, den 8. Februar 1910.

L. Rasmussen.

Sekretær for Dansk Sejlskibsrederi Forenings Afdeling for mindre Skibe

I Anledning af ovenstaaende Artikel ønsker vi at bemærke, at *Dansk Søfartstidende* i Følge *Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Love*, § 12, er Foreningens Organ og tilstilles gratis Medlemmerne af samtlige Foreningens Afdelinger. Vi tvivler derfor om, at den

ærede Indsender har Ret, naar han antyder, at der sikkert Landet over findes adskillige Medlemmer af *Dansk Sejlskibsrederi-Forening* eller dens Underafdelinger, som næppe aner, at de er Medlemmer af Foreningen. Naar den ærede Indsender er af den Formening, at det at starte et nyt Medlemsblad er en Opgave, der kan løses uden Ekstraudgifter for Foreningens Medlemmer, saa deler vi, efter den Erfaring vi har paa dette Omraade, heller ikke denne Anskuelse; men da han synes at lægge særlig Vægt paa at drøfte Spørgsmaalet om et saadant Blad med Foreningens Medlemmer gennem *Dansk Søfartstidende*, er vi selvfølgelig villige til, indenfor rimelige Grænser, at give Plads for denne Drøftelse, ligesom for enhver anden Sag af Interesse for Foreningens eller en af dens Afdelingers Medlemmer.

Dommen over hvad der kan anses for »rimelige Grænser« under en saadan Diskussion, vil vi indtil videre, saavel i det foreliggende som i kommende Tilfælde, overlade vore ærede Læsere.

Red.

Fragtmarkedet.

I ingen af de hjemgaaende Markeder er der siden vor forrige Meddelelse indtraadt særlig nævneværdige Forandringer, hvorimod Kulfragterne i flere Retninger viser yderligere Fremgang, nemlig Middelhavet og La Plata etc. Fra Tynen er der f. Eks. til Genua betalt indtil 7/3, til Venedig 7/9 (5,000), medens der fra Cardiff sluttedes til 7/ Genua (4.000/4,500). Frcs. 7,75 Marseille, 6/9 à 7/ Port Said (5.000/6.000), 7/ Las Pamas, 7/6 St. Vincent. 15/3 à 15/9 nedre La Plata Havn, 16/6 à 17/ øvre Havn indtil Rosario. Disse Stigninger maa tildels tilskrives det forholdsvist moderate Udbud af Tonnage men dog i første Række de daarlige Returmarkeder, af hvilke La Plata er det værste, og der har da ogsaa kun fundet meget faa Befragninger Sted. Dette Marked maa dog før eller senere faa Brug for en Del Skibsrum, thi der skal være en god Høst, selv om den falder noget senere end beregnet, men paa den anden Side gaar de sidste Beretninger ud paa, at der i hvert Fald af Hvide vil blive et større Kvantum disponibelt for Eksport end først anslaaet. Eksportørerne holder dog foreløbig deres Varer i en højere Pris, end man vil betale i Evropa, og Udsigterne for Februar Lastning er daarlige, men hvad Marts vil bringe, er der ingen der ved. En betydelig Mængde Dampere dirigeres indtil videre bort fra La Plata i Ballast baade til Golfen, Østen og Vestkysten af Sydamerika. Østen binder stadig en overordentlig stor Mængde Tonnage, og denne Fart binder heldigvis Baadene et anseligt Stykke Tid. Dersom blot La Plata vil begynde at tage fra, skal det nok hjælpe paa de andre store Markeder. I den kortere Fart er Forholdene langtfra tilfredsstillende for Øjeblikket, men de fleste Baade klarer sig sikkert bedre end i Fjor, hvilket Oplægningernes ringe Antal ogsaa synes at tyde paa. Hvad det kniber mest med, er Kulfragter til Østersøen, og det er stadig forbundet med en Del Vanskeligheder at faa Laster til Baade over 1,800 Tons. Forholdene i Durham og Northumberland er endnu ikke ordnet, og i en Del Gruber hviler Arbejdet fremdeles, hvilket naturligvis afstedkommer Forstyrrelser paa forskellig Vis.

Det østlige Marked har fragtet livligt til omtrentlig uforandrede Rater. For Ris betalttes fra Bangkok 26/ til U. K. eller Kontinentet (to Havne), fra Birma 23/9 à 24/6 O. C. og fra Saigon 25/ Dunkerque eller Havre. Fra Kurachee sluttedes til 16/ (Skala) U. K. eller Kontinentet pr. Marts, medens Bombay tog en Del Baade til 19/ Dødvægt én, 19/6 to Lossehavne pr. Februar, 6 d. mindre pr. Marts/April.

Sortehavet viser ikke meget Liv, men da Udbudet af Tonnage var rimeligt, har Raterne holdt sig fuldtud. Fra

Nikolajeff betales 8/4½ L. H. A. R. 8/10½ Hamburg for Korn, medens der for Erts sluttedes til 8/6 Maryport, 6/9 Rotterdam. Fra Novorossisk opnaede en 3,400 Tons Baad 10/3 for Korn til Malmø og én Havn i Danmark, Option c. 1/3. Oljekager 11/9. Sulina sluttede et Par Baade til 8/ à 8/3 N. C.

Middelhavet har egentlig ingen Mangel paa Laster, men Raterne er lave, da Udbudet af Tonnage er ret betydeligt. For Erts betales 5/1½ Carthage/Middlesbro, 5/9 Maryport, 5/ Glasgow, 4/6 Port Vendres/Cardiff, 7/ Cagliari/Antwerpen, alt med fri Despatch. For blandt Last sluttedes fra Salonica til 7/ Dødvægt »any«, 7/6 Hamburg, og fra Smyrna til 8/9 London og Hull. En Ladning Salt (1,900) fra Cadiz til Kristiansund sluttedes til 80 Øre pr. 140 Liter. Ertsfragterne fra Bilbao er lave paa Basis af 3/6 til Cardiff, 4/3 à 4/6 Rotterdam.

Nordamerika har kun meget lidt at byde paa undtagen Trælaster fra Golfen, hvorefter der sluttedes en Række Dampere, og Raterne er fuldtud opretholdt til Evropa, medens de til Sydamerika er højere paa Basis af 106/3 til Buenos Aires, 108/9 à 110/ Rosario. Til Holland betales fra Pensacola 71/3 én, 72/6 to Lossehavne (1,200 Stds.) pr. Februar/Marts, endvidere 83/9 til to vestitalienske Havne. Mobile betalte 73/9 til Rotterdam og Grynock. Paa Form »0« betalte Savannah 23/9 U. K. eller Kontinentet én, 25/ to Lossehavne. Kornlaster mangler fuldstændigt. For Kul betales 8/9 Filadelfia/Genua, for Petroleum i Kasser 14½ Cents til to kinesiske Havne og for Fosfat 13/9 fra Port Inglis til Boness. En temmelig betydelig Forretning fandt Sted for Baade i Timecharter. Basis 2/4½ à 2/6 Dødvægt for Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet ligger meget mat, og de sidst akcepterede Rater er lavere end Ugen i Forvejen. Saa lavt som ned til 9/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) akcepteredes fra Bahia Blanca for prompt Lastning, og fra San Lorenzo Grænsen er Raten kun 11/ eller der omkring. En ret betydelig Forretning er gjort fra Sydamerikas Vestkyst med Salpeter, og en Række store Baade sluttedes til 17/6 à 18/6 U. S., 18/6 à 19/6 U. K. eller Kontinentet pr. Februar, Marts og April.

Østersømarkedet er flovt, og Laster er knappe. Fra Reval er sidst betalt 10½ d. Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen eller Ghent. Riga, som endnu er tilgængelig, sluttede et Par prompte Baade til 9½ d. Havrebasis til Rotterdam. Fra Libau og Windau er det højest opnaelige 8½ d. Havrebasis London eller Rotterdam, 9 à 9½ d. Antwerpen, 11¼ à 1/ Rouen. For Sukker fra Danzig noteres 4/ London, 5/ til Grynock eller Liverpool. Königsberg har sidst betalt 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam løst Korn, 1/1½ Sækkegods.

Kulfragterne er som omtalt faste til Middelhavet og Sydamerika, derimod meget flove til Østersøen for Baade over 1,500/1,600 Tons. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 4/4½ Blyth/Sønderborg (1,350), 3/6 West Hartlepool/Horsens (1,500), 7/3 à 7/4½ Tyne/Barcelona, 7/ à 7/3 Genua eller Savona, 7/9 Venedig (5,000), 7/ Methil/Triest (3,800), 6/ Tyne/Port Said (4,500). Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi 3/10½ à 4/ Havre, 6/3 Oporto (1,200), 4/ Lissabon (1,700), 5/ Ferrol (1,000), 6/9 à 7/ Genua, 6/9 à 7/ Port Said, 6/9 Las Palmas, 7/3 à 7/6 St. Vincent, 15/6 à 16/ River Plate, 16/6 Rosario, 16/ Pernambuco og 15/ Rio Janeiro.

Generalforsamlinger.

Kjøbenhavns Skipper-Forening

afholdt sin ordinære aarlige Generalforsamling i Wittmaecks Lokaler, Holmens Kanal 17, Onsdag d. 9. Februar.

Formanden, Kaptajn A. V. Knudsen bød den talrige Forsamling Velkommen. Overretsassessor Timm overtog Ledelsen af Forhandlingerne.

Formanden fremlagde Regnskaberne for Aaret 1909, idet han meddelte, at Foreningen d. 1. Januar 1910 havde 114 Medlemmer. Den egentlige Foreningskasse med Lighæber- og Søbruduekassens Regnskab balancerer med Kr. 19,622.30 paa Indtægts- og Udgiftssiden.

Gaarden i Hohnens Kanal har givet Kr. 6,590 i Lejeindtægt.

Understøttelseskassen havde en Indtægt af Kr. 10,022.16 og Kassebeholdningen d. 31. December 1909 var Kr. 4,423, medregnet en Udgift af samme Størrelse som Indtægten. I Aarets Løb er der udgivet Kr. 4,065.50 i Understøttelse.

Skipper-Stiftelsens Kasse-Regnskab balancerer med Kr. 23,424.84, Lejeafgifterne udgjorde 9,430. Kr., Renter af Obligationer Kr. 6,086.50. Af Udgifterne udgjorde Renter af Prioriteter m. m. 3,250 Kr., Skatter, Afgifter og Brandassurance 2,210 Kr., Lejegyldiggørelse 3,300 Kr., Reparationer Kr. 4,519.57 og Jubilæumsgaver til 19 Euker og 7 gamle Skibsførere i Stiftelsen 825 Kr.

Skipperforeningens Status

den 31. December 1909 viser, at Skipperforeningen da ejede Kr. 503,096.83. Gaarden Hjørnet af Holmens Kanal og Holmensgade er sat til en Værdi af 90,000 Kr., Stiftelsen Hjørnet af Victoriagade, Istedgade og Gasværksvej til 286,900 Kr. — Prioritetsgælden i Gaarden ved Holmens Kanal udgør 37,000 Kr., i Stiftelsen i alt 74,000 Kr.

Legaterne

er de samme som i forrige Aar og udgør tilsammen 315,000 Kr.

Formanden bemærkede, at det er lykkedes at faa udlejet de lodige Lejligheder i Ejendommen i Holmens Kanal. Istandsætninger af Ejendommen har medført en Udgift af c. 10,000 Kr.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Valg.

De afgaaende Repræsentanter O. Hansen, C. F. J. Schmiegelow og O. Tidemand genvalgte. Ligeledes genvalgte Revisorerne J. J. Benedictsen og P. T. M. Folkmann samt Suppleanterne L. L. Johnsen og M. F. Bartram.

Vedtægts-Ændringer.

Formanden forelagde Forslag til Ændringer i Foreningens Vedtægter til endelig Vedtagelse. Ændringerne er vedtaget uforandret i den foreliggende Form af to tidligere Generalforsamlinger og vil træde i Kraft, naar de er vedtaget enslydende paa en tredje Generalforsamling.

Ændringerne er udarbejdet af det dertil for et Par Aar siden nedsatte Udvalg, og den vigtigste af disse giver de farende Medlemmer, der er paa Rejse, og Medlemmer, der paa Grund af Alder og Svagelighed er forhindret i at møde ved Generalforsamlingerne, Adgang til at deltage i Valg af Formand og Bestyrelse ved Afgivelse af Stemmeseddel efter nærmere angivne Regler.

Formanden anbefalede Ændringerne til uforandret Vedtagelse.

Samtlige Ændringer vedtoges derpaa enstemmigt og er dermed gældende.

Da ingen yderligere begærede Ordet, og Dagsordenen var udtømt, sluttede dermed Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

China, Dpsk. af Kalmar, kom d. 7. ds. paa Rejsen til Svendborg med en Ladning Foderstoffer paa Grund ved Taasinge, men kom ved indtrædende Højvande atter flot og stod ind i Svendborg Havn.

H. A. Hansen, Dpsk. af Thurø, der, som meddelt, strandede ved Gjedser, var paa Rejsen til Königsberg med en Ladning Phosfat. Besætningen er hjerget i Land i Gjedser.

Rossing, 3/m. Skonnert af Thurø, kom d. 27. ds. paa Rejsen fra Thurø i Ballast til Göteborg paa Grund ved Fornæs; men kom ved egen Hjælp atter flot og stod ind til Grenaa for Dykkerundersøgelse. Skibet er tæt.

Gulfaxe, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 6. ds. paa Grund ved Halskov Rev, men kom atter flot ved egen Hjælp ved indtrædende Højvande og fortsatte Rejsen til Korsør med en Ladning Kul fra England.

Christian IX, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Königsberg til Aalborg paa Grund paa Bradness Point. Skibet kom flot med Assistance af Bugserbaade og fortsatte Rejsen.

Signe, Fiskekutter af Svaneke, er d. 8. ds. kommet paa Grund ved Skanør.

304. Vrag. Portland Harbour. Lodskutteren »Spirit« er sunket i 4 Kbl N. 88° Ø. fra Fyret paa S.-Enden af Portland NØ-Bølgedyder. En Tønde er udlagt tæt NØ for Vraget. 50° 35' N. Br. 2° 24' V. Lgd.

305. Vrag uskadeligt. Penzance Bay. England S.-Kyst. Vraget af den 1½ Sm S. 57° Ø. fra Penzance Pierlovede sunkne Bark »Alice Marie« er uskadeligt for Skibsfarten. 50° 6' 57" N. Br. 5° 29' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2657. Kjøbenhavn 1908).

306. Vrag uskadeligt. Bristol Channel. Følgende Vrag, der laa sunket i Bristol Channel, er uskadelige for Skibsfarten, og Afmærkningen inddraget: Sejlskibet »Nouvelle Marie«, uden for Porthkerry. 51° 23' N. Br. 3° 18' V. Lgd.

Damperen »Miner«, 4 Kbl N. fra Monkstone Fyrbaake. 51° 23' N. Br. 3° 6' V. Lgd.

Bugethaaden »Oheron«, N. 3° Ø. fra Monkstone Fyrbaake. 51° 26' N. Br. 3° 5' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 852, 2641. 1909, og 30. Kjøbenhavn 1910).

307. Grænser for Ankerplads forandret. Queenstown Road. Irland S.-Kyst. Paa Queenstown Red er S.-Grænser for Examination Anchorage nu en Linie 820 m i S. 75° V. fra Yderenden af Dagsnøse Landings Kaj. 51° 49' N. Br. 8° 16' V. Lgd.

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

308. Baake onført. Bajo Los Mesos. Ria de Arosa. Spanien. Paa Bajo Los Mesos er onført en rød og sort vandret stribet, 11 m høj Baake af Form som en afkortet Kegle. Paa Baaken skal tændes et Fyr. Tønden, som laa S. for Baaken, er inddraget. 42° 30' 49" N. Br. 8° 55' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 720. Kjøbenhavn 1909).

309. Fyr tændes. Cotonou. Dahomey. Afrika. Den 1ste April 1910 tændes et rødt, fast Fyr tæt ved Inderenden af Værftet ved Cotonou. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 8 Sm. Rødt og hvidt vandret stribet, 12 m højt Fyrtaarn. Fyret paa Yderenden af Værftet er slukket. 6° 21' N. Br. 2° 26' Ø. Lgd.

310. Fyr atter tændt. Porto das Lages. Ilho do Pico. Azorerne. De to røde, faste Fyr ved Porto das Lages er atter tændt. 38° 24' N. Br. 28° 16' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1605. Kjøbenhavn 1909).

311. Fyr forandret. Whitlocks Mill. St. Croix River. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Whitlocks Mill Fyr er nu et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 10 m. Linsesapparat af 4de Orden. Det vises fra et rødt, c. 12 m højt Taarn, der staa 7 m S. 49° Ø. for det gamle Fyr. 45° 9' 47" N. Br. 67° 13' 41" V. Lgd.

312. Vrag borttaget. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Lægte- ren »West Virginia«, som laa 1½ Sm S. 35° Ø. fra Fyrskibet »Pollock Rip Shoals«, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2590. Kjøbenhavn 1909).

313. Udlægning af Fyrskibet »Cross Rip« udsat. Nantucket Sound. Massachusetts. Udlægningen af Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er udsat indtil videre. 41° 26' 43" N. Br. 70° 17' 29" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2820. Kjøbenhavn 1909).

314. Vrag afmærket. Buzzards Bay. Massachusetts. Damperen »Yanke« er sunket i Buzzards Bay. Vraget er afmærket med en sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

315. Tender inddraget. Buzzards Bay. Massachusetts. De to hvide Spids- tender »D G — S W« og »D G — N W« ved Lossepladsen i Buzzard Bay er inddraget for Vinteren. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2828. Kjøbenhavn 1909).

316. Fyr slukket. Cross Ledge. Delaware Bay. Omtrent den 1ste Februar 1910 slukkes Cross Ledge Fyr, og Taagesignalet ophører. Fyrtaarnet borttages, men Granti Pieren, hvorpaa det stod, forbliver staaende.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

271. Lystønden »Søren Jessens-Sand« atter udlagt. Graadyb. Nordsøen. Lystønden »Søren Jessens-Sand« er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 216. Kjøbenhavn 1910).

272. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3, m, i Langholmløb 2, m, i Svanholm-Løb 3, m, i Kobber-Løb 3, m, i Gaasholm-Løb 2, m. Der er snælede for Tiden 3, m i Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

273. Lystønden »Hatter-Barn« atter tændt. Kattegat. Lystønden »Hatter-Barn« er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 218. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

274. Dybde. Kirkkomaasaari Holme. Finske Bugt. Finland. Farvandet S. om Kirkkomaasaari Holme kan nu besøjes med 7, m i Dybgaende.

275. Fyrs Lysvinkler. Godnatt. Bleking. Sverrig. Godnatt N-lige faste Fyr viser grønt Lys fra N. 10° Ø. til N. 18° Ø., rødt Lys fra N. 18° Ø. til N. 52° Ø., hvidt Lys fra N. 52° Ø. til N. 65° Ø. (Kort Nr. 160 og 206).

276. Signaler for Dampfærger. Trelleborg. Naar Dampfærger ventes til Trelleborg, kan der om Natten fra Fyrskibet »Trelleborg Redd« opsendes en Raket hver 3 Minutter og i Taage gives To-Knald hver 3 Minutter, og Undervands-Klokken kan give uregelmæssige Signaler. Ved Trelleborg Fyr kan tændes et grønt Fyr under Hovedfyret og en Raket kan opsendes hver 3 Minutter, samt Tre-Skud eller Et-Skud aflyres hver 3 Minutter.

277. Forestaaende Forandring af Fyr. Tårnö. Hanöbukten. I 1910 forandres Tårnö Fyr til et Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Lysset er grønt fra Land til c. S. 86° Ø., hvidt fra c. S. 86° Ø. gennem S. til c. S. 7° V., rødt fra c. S. 7° V. til c. S. 28° V., grønt fra c. S. 28° V. til c. S. 40° V., hvidt fra c. S. 40° V. til c. S. 43° V., rødt fra c. S. 43° V. gennem V. til c. N. 81° V., grønt fra c. N.

*) Reduktionsstabel for Omsæling af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

81° V. til Land. Lysevnen: 13 Sm for hvit, 10 Sm før rød og 8 Sm for grønt Lys. Der er ikke Vagt ved Fyret. (Kort Nr. 160 og 206).

276. Taagsignal oprettes. Ølands Norra Udde. Øland. I 1910 oprettes Taagsignal ved Ølands Norra Udde Fyr. En Sirene skal da hver 1 Minut give Et-Stød af 3 Sek. Varighed. (Kort Nr. 205 og 206).

277. Forestaende Forandring af Fyr. Soen. Småland. I 1910 udvides den

N-lige hvide Lysevinkel i Soen Fyr noget N. eller, og N. for denne indstrettes en grøn Lysevinkel. Lysevnen for grønt Lys: 4 Sm.

280. Forestaende Forandring af Fyr. Ekö. Småland. I 1910 udvides den N-lige, hvide Lysevinkel i Ekö Fyr noget N. eller, og N. for denne indstrettes en grøn Lysevinkel. Lysevnen for grønt Lys: 3 Sm.

261. Forestaende Forandring af Fyr. Härting. Norrköpingsbukten. I 1910 forandres Härtinge indre Fyr til at vise hvidt, fast Lys fra N. 70° V. gennem N., Ø. og S. til e. S. 17° V., rødt, fast Lys fra e. S. 17° V. gennem V. til N. 7° V. (Kort Nr. 205).

282. Forestaende Forandring af Fyr. Gråskären. Norrköpingsbukten. I 1910 forandres Gråskären Fyr til et Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Lysevnen 9 Sm for hvit, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.

283. Forestaende Forandring af Fyr. Söderhäll. Landsortsløden. Stockholm Skærgaard. I 1901 forstærkes Söderhäll Fyr. Linseapparat af 4de Orden. Lysevnen 9 Sm for hvit, 6 Sm for rødt, 5 Sm for grønt Lys.

284. Forestaende Tænding af Fyr. Hästivian. Fursundsløden. Stockholm Skærgaard. I 1910 tændes paa NV-Pynten af Skerret Hästivian et Fyr med Enhjørningskøler hver 4 Sek. Lysset er hvidt fra e. N. 49° Ø. til e. N. 55° Ø, og fra e. S. 33° V. til e. S. 38° V., og naar man i disse Vinkler staar ind mod Fyret rødt om Bagbord, grønt om Styrbord af de hvide Vinkler. Linseapparat af 6te Orden. 59° 28' 5" N. Br. 18° 24' 50" Ø. Lgd.

285. Forestaende Forandring af Fyr. Työ. Stockholm Skærgaard. I 1910 forandres Työ Fyr til et Fyr med Enhjørningskøler hver 4 Sek. Lysset er hvidt fra e. N. 25° V. til e. N. 18° V., og fra e. S. 27° V. til e. S. 39° V., og naar man i disse Vinkler staar ind mod Fyret rødt om Bagbord, grønt om Styrbord af de hvide Vinkler.

286. Forestaende Forandring af Fyr. Svedudden. Stockholm Skærgaard. I 1910 forandres Svedudden Fyr til at vise ulofstærket, hvidt Lys med Formonkøler over den Ø. for Fyret liggende Grund, som er afmærket med to Stager med Kost.

287. Forestaende Forandring af Fyr. Bergskäret. Bottniske Bugt. I 1910 forandres Bergskäret Fyr til et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lysset er grønt fra e. S. 86° Ø. til e. S. 80° Ø., hvidt fra e. S. 80° Ø. til e. S. 69° Ø., rødt fra e. S. 69° Ø. til e. S. 59° Ø., grønt fra e. N. 61½° V. til e. N. 58° V., hvidt fra e. N. 58° V. til e. N. 56° V., rødt fra e. N. 56° V. til e. N. 53° V., og hvidt ulofstærket i N-lig Retning. Lysevnen 11 Sm for hvit, 9 Sm for rødt, 8 Sm for grønt. Fyrapparat af 4de Orden.

288. Forestaende Forandring af Fyr. Leskär. Bottniske Bugt. I 1910 forandres Leskär Fyr til et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lysset er grønt fra e. S. 72° Ø. til e. S. 32° Ø., hvidt fra e. S. 32° Ø. til e. S. 18° Ø., rødt fra e. S. 18° Ø. gennem S. til e. S. 10° V., grønt fra e. N. 27° V. til e. N. 20° V., hvidt fra e. N. 20° V. til e. N. 15° V., rødt fra e. N. 15° V. til e. N. 10½° V., og ulofstærket hvidt i NØ-lig Retning. Mod S. leder det hvide Lys indtil 1 Kbl fra Fyret. Mod N. leder det hvide Lys til og fra Ankerpladsen ved Pitsundet. Lysevnen 11 Sm for hvit, 10 Sm for rødt, 8 Sm for grønt Lys. Fyrapparat af 4de Orden. Hvidt Fyrtaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret.

289. Forestaende Forandring af Fyr. Malören. Bottniske Bugt. I 1910 forandres Malören Fyr til et Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Flammens Højde: 22 m. Lysevnen: 13 Sm. Fyret lyser Horizonten rundt. Fyrapparat af 4de Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret. Fyret vises fra det gamle sekskantede Fyrtaarn. 65° 31' 32" N. Br. 29° 33' 45" Ø. Lgd.

290. Lystønde slukket. Stolpe-Banke. Tyskland. Østersøen. Islæge Tele-

gram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønden ved Stolpe-Banke slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

291. Skrydeveiser. Kieler Fjord. Tyskland. Fra 1ste Februar til 3te April 1910 afholdes Skrydeveiser i et Par Dage fra Kl. 1 til Kl. 5 Eln. hver Uge fra Ky-sten S. for Brauner Berge. Naar der skydes, er det Vandmaal, der begrænses mod N. af Linien Hotel Schilsee—Tønde Kiel 6—Kiel 4, mod Ø. af Linien Tønde Kiel 4—Kiel 5—Kiel D—Friedrichsort Fyrtaarn, og mod S. af den forlængede Linie Lahee Mølle—Tønde Kiel 6, spærret for al Sejlsads. Naar der skydes om Eftermiddagen, vil Signalet S.D. være højt paa det nærmest liggende Fort, og som Signal for at der skydes, høyses paa Fortet en rød Dobbelstønder. Politifartøj med grøt Flag kunde ligge ude.

292. Tønder udlagt. Flensborg Fjord. 1 Flensborg Havn er de tre Varpetønder nu udlagt, e. ½ Kbl uden for Bolværket ved Skibsværftet, og den røde Spirtønde med Ballon og N. som Topbetegnelse er flyttet. (Kort Nr. 117, 125, 137 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 12. Kjøbenhavn 1910).

293. Lystøndes Karakter. Als Sund. Den røde Lystønde ved Øster Semnabeek viser hvidt Lys med Enhjørningskøler hver 8 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 3 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 231. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

294. Fyrlampe flyttet. Lillelundskænen. Haugsund. Norge. Lillelundskænen Fyrlampe er flyttet mod N. til Grensekajen, lige ved Indløbet til Snødesundet. Flammens Højde: 9 m. I øvrigt uforandret.

295. Fyrskibet »Eidergalliot« midlertidig inddraget. Tyskland. Islæge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Eidergalliot« inddraget for Is. Lødspløesten besøges saavidt muligt fra en Dampet, der ligger i Nærheden af Stationen.

296. Fyr forandret. Rote Kliff. Sydt. Tyskland. Den røde, faste Vinkel i Rote Kliff Fyr er nu udvidet til N. 18° V. (Kort Nr. 150). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 129. Kjøbenhavn 1910).

297. Fyrskibet »Weser« atter udlagt. Islæge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Weser« atter udlagt paa Station.

298. Vrag. Borkum N. Dampren »Emma« er sunket i e. 8 m Vand N. for Junster Riff. NNO. for Borkum Fyr. 53° 43' N. Br. 6° 44' Ø. Lgd.

299. Baake forsvundet. Luthne. Vlieland. Holland. Luthne Banke, paa Vlieland N.-Pynt, er forsvundet. 53° 18', N. Br. 5° 47', Ø. Lgd.

300. Dybde. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. I Storskistarvandet i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er den mindste Dybde i 125 m Brede 8, m, men i Midten af Farvandet, i Zanden, er Dybden 8, m.

301. Vrag. Slijkgat. Bokkegat. Zeegat van Goeree. En tremastet Skonnert er sunket e. 1 Sm NV. for den rød og sort vandret stribede Lystønde »B. G. & S. G.», 51° 51' 28" N. Br. 3° 53' 50" Ø. Lgd.

302. Vrag borttaget. Lowestoft. England. Vraget af Travløren »Førtrude«, som haar sunket paa Lowestoft Red, 2½ Kbl S. 49° Ø. fra Lowestoft have Fyr, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2920. Kjøbenhavn 1909).

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

303. Vrag uskadeligt. Hastings SØ. England. Vraget af den 6. Sm S. 47° Ø. fra Hastings Havnoplær sunke Skonnert er uskadelig for Skibsfarten. Afmærkningen er inddraget. 50° 46', N. Br. 0° 42' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 192. Kjøbenhavn 1910).

317. Fyr tændt, Lystønde inddraget. Elbow of Cross Ledge, Delaware Bay. Omtrent den 1ste Februar 1910 tændtes et fast Fyr med To-Blus hver 30 Sek., fast Lys 25 Sek., Mørke 1 Sek., Blus 1 Sek., Mørke 1 Sek., Blus 1 Sek., Mørke 1 Sek. paa Elbow of Cross Ledge. Lyset er hvidt over Sejløbet, fra N. 32 $\frac{1}{2}$ ° V. til S. 32 $\frac{1}{4}$ ° Ø., i øvrigt rødt. Flammens Højde: 17 m. Fyrapparat af 4de Orden. Det vises fra et rundt, kegleformet Taarn med en rød, toctages Beobtelsesbygning med kegleformet Tag. Taagsignal gives med en 2,000 Punds Klokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas afvekslende med 15 Sek. Pause Et-Slag og To-Slag. Samtidig indruges Lystønde Nr. 14, som laa tæt V. for Fyrtårnet. 39° 10' 54" N. Br. 75° 16' 7" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1826. København 1909).

318. Tønde inddraget. Schooner Ledge Range, Delaware River. Schooner Ledge Range Stumpønde Nr. 5 S, der laa e. 3 Sm oven for Skæringen af Bellevue og Schooner Ledge Range Lettelimter, er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1989. København 1909).

319. Tøndes Plads. East Bank. Winyah Bay. South Carolina. East Bank vandret stribede Stumpønde, Ø. for East Bank, ligger fra South Jetty Channel forreste Ledefyr i S. 64 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og fra Georgetown Fyr i S. 36 $\frac{1}{4}$ ° Ø. 33° 9' 38" N. Br. 79° 7' 43" V. Lgd.

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

320. Fyr ødelagt. Gulfport Channel, Mississippi Sound, Mississippi. For-
enede Stater i Nord-Amerika Gulfport Channel Fyr Nr. 1 er ødelagt. Det vil blive genopført og tændt snarest muligt. 30° 14' 59" N. Br. 88° 59' 49" V. Lgd.

321. Tønde flyttes. Christianssted Havn. St. Croix N.-Kyst, Virgin Islands. Den 1. April 1910 flyttes den N.-ligste af de to sorte Bøjer Ø. for Indløbet til Christianssted Havn til en Plads 3,7 Kbl N. 10° V. fra Fyret Louise Augusta og sættes altesaa yderst til at ligge i 3, m Vand paa Grunden Sandboret SV.-Hjørne, altsaa nærst paa Indløbets Ø-Side. 17° 46' N. Br. 64° 41' V. Lgd. (Kort Nr. 219).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

322. Lystønde udlagt. Cagliari, Sardinien S.-Kyst. Den S.-ligste af Tønderne ved Secca della Schafra, paa Cagliari Red, er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys.

323. Mole bygges. S. Benedetto del Tronto, Italien Ø.-Kyst. Ved S. Benedetto del Tronto bygges en Mole. Paa Stedet er tændt et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Fyrrødt.

324. Fyr forandret. Manfredonia, Italien Ø.-Kyst. Det røde Fyr paa Hovedet af Molen ved Manfredonia er forandret til et grønt, fast Fyr.

325. Fyr og Lystønde midlertidig slukket. Porto del Lido, Italien Ø.-Kyst. Det grønne Fyr med Formærkelser paa N.-Bævnings Yderende til højre for Indløbet til Porto del Lido og det røde, faste Fyr paa Lystønden uden for Yderenden af S.-Bævnningen til venstre for Indløbet er midlertidig slukket.

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

326. Tønder udlagt. Kedah River, Kedah, Malacca Strait. En hvid Klokketønde er udlagt $\frac{1}{2}$ Sm S. 59° V. fra Kedah Fyr, som ligger paa 6° 6' N. Br. 100° 17' Ø. Lgd. En hvid Tønde er udlagt paa Barren. Man skal gaa tæt N. om Klokketønden og derfra styre paa Fyrtårnet, til man er tværs af den hvide Tønde, hvorfra der styres mod Midten af Flodens Indløb.

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Febr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	96 $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{2}$
Danmark	42 — 41 $\frac{1}{4}$	41 $\frac{1}{2}$	42
Norden	81 $\frac{1}{4}$	81 $\frac{1}{4}$	81 $\frac{1}{2}$
København		14	17
Carl		68 $\frac{3}{4}$	70
Dannebrog	75 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	75 $\frac{1}{4}$	76
Skjold		—	—
Urania		9	9
Union		14	16
Dampsk. af 1896		75	76
Hejmdal		88	90
Østasiatiske	134 — $\frac{1}{4}$	133 $\frac{3}{4}$	134
Østersøen		—	—
Nordøen	3	3	6
Gorm	69 $\frac{1}{2}$	68	70
Torm		63	70
Inga		9 $\frac{1}{2}$	12
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 — 43 $\frac{3}{4}$	43 $\frac{3}{4}$	44
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102 $\frac{1}{2}$	104 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats uops. 1909		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats		94 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejv. Kreditk.		86 $\frac{1}{4}$	87
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvn.s Kreditk.		90	92
4% — — — 2. Serie		94 $\frac{3}{4}$	95
4% — — — 1.		96 $\frac{3}{4}$	98
4% Østift. Kreditf.		89 $\frac{1}{2}$	89 $\frac{1}{4}$
4% — — — 7.		93 $\frac{3}{4}$	94 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.		94 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{4}$
4% Østift. Kreditf.	94	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{4}$

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			150 $\frac{1}{4}$	150 $\frac{1}{2}$
Privatbank	101 —	103 $\frac{3}{4}$	103 $\frac{1}{2}$	103 $\frac{3}{4}$
Landmandsbank	135 $\frac{3}{4}$	— 136	135 $\frac{3}{4}$	136
Handelsbank			137 $\frac{1}{4}$	137 $\frac{3}{4}$
Grundejerbank	31 $\frac{1}{2}$	— 31	31	31 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain	95 $\frac{1}{2}$	— $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{4}$	95 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.			88 $\frac{3}{4}$	89 $\frac{1}{4}$
Sukkerfabr.	246 $\frac{1}{4}$	— 246	246	246 $\frac{1}{4}$
Bryggeri Aktier	153		153	153 $\frac{1}{4}$

Vekselkurser d. 9. Februar 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.23	18.19
Paris	72.40	
Amsterdam	150.25	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 9. Februar 1910.	
Russiske Noter	216.85
4% Russiske Consols	91.30
3 $\frac{8}{10}$ % — Boden Kredit	87.10
5% Mexikanske 1899	102.10
5% Rumænske Stats	102.30
4% — — 1890	94.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 20,000, „København“ 2,000, „Carl“ 2,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 80,000, „Østasiatisk“ 142,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

327. Fyr forandret. **Cape Rachado, Malacca Strait.** Strait Settlements, Cape Rachado hvide Fyr er ombygget med et hvidt Lyulyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn, Lyn $7/10$ Sek., Mørke $17/10$ Sek., Lyn $7/10$ Sek., Mørke $17/10$ Sek., Lyn $7/10$ Sek., Mørke $6/10$ Sek. Fyrapparat af 2den Orden. Flammens Højde og Synsvidden er uforandret. 20 24^{te} N. Br. 102° 51^{te} Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

328. Oplysning om Rev. Sumatra V.-Kyst. For fra Balam Rif Tønde til Sigale Rif Tønde at gaa fri af Kapal Rif, skal man styre S. 22° Ø., indtil Bjergene Batoe Mandera (Bandera) have i N. 73° Ø., hvortil man med Kurs S. 56° Ø. styrrer lige paa Sigale Rif Tønde. Paa Balam Rif, der ligger paa 0° 34' N. Br. 98° 58' Ø. Lgd., og paa Kapal Rif er den mindste Dybde 2 m med daglig Lavvande.

329. Rev findes ikke. **Success Galley, Sumatra V.-Kyst.** Revet Success Galley er forgeres eftersøgt og udtaget af Kortene. 1° 4^{te} N. Br. 98° 31^{te} Ø. Lgd.

330. Vrag uskadeligt. **Straat Riouw, Riouw Arkipel.** Vraget af Dampnen »La Seynec« er uskadeligt for Skibsfarten. Mindste Dybde over Vraget er 10 m. Afmærkningen er indtaget. 1° 1^{te} N. Br. 104° 12^{te} Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 265. Kjøbenhavn 1910).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.

Tyskland:
Segelhandlen fra den Atlantischen Ocean. Dritter Auflage. 1910.

Pris: 20 M.

Holland:

N 149 West-en Zuidkust Borneo (Straat Karimata) Karimata-øilandene (Hoeck Poeting. I: 500,000. Januar 1910. Pris: f 1.40.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet forhandles:
Tilsvingsbog for Sejlskibe. Pris: 1,00 Kr.
Tilsvingsbog for mindre Sejlfartøjer. Pris: 50 Øre.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønder atter udlagte. Graadby. Nordsøen.

Lystønderne Jørg og Sandodden ere atter udlagte.

Marineministeriets Admiralitets Departement, den 9. Februar 1910.

Nybygninger, Køb og Salg.

En Løfteponton til Kejser Wilhelm-Kanalen. Ved den tiltagende Trafik i Kejser Wilhelm Kanalen er der gaaet mange Gange sket Sammenstød af Skibe eller andre Uheld i denne, der har medført alvorlige Beskadigelser af Skibene eller har forarsaget, at de er sunket. For at kunne optage sunkne Skibe hurtigst muligt og indskrænke de Trafikstandsninger, som de kan medføre, — hvad Damperen »Polomares« Undergang i Kanalen sidste Sommer viste, — saa meget som muligt, har Kanalbestyrelsen ladet en Løfteponton bygge paa Howaldswerke i Kiel. Denne ligner i sin Konstruktion et paa samme Værft bygget Ponton- og Løfteskib for Undervandsbaade, »Vulkan«, og kan i kortest mulig Tid løfte Fartøjer paa indtil 600 Tons Størrelse, fortæller »Hamb. Corr.«

Ligesom »Vulkan« er det ny Pontonfartøj et Slags Tvillingsskib. Det bestaar af to Skrog, der bliver forbundet til et hele ved fem diagonale Tværdragere, og er udrustet med to motordrevne Pumper. Fartøjet er 40 Meter langt, 22,6 Meter bredt og 8 Meter dybt; det vil afhjælpe en følelig Mangel.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaase eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Brunshüttel 10./2. til Antwerpen. — Alexandra,
Nielsen, ank. Tunis 7./2. — Algarve, Borries, ank. hertil 7./2.
— Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 9./2. — A. N. Han-
sen, Kruse, ank. Dunkerque 7./2. — Antwerpen, Madsen, pass.
Gibraltar 7./2. for Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Kri-
stiania 9./2. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Reval 8./2. til

Antwerpen. — Aurora, Fischer, ank. hertil 10./2. — Baron
Stjernblad, Therkildsen, ank. Bordeaux 5./2. — Beira, Lunge,
ank. Newcastle 5./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York
3./2. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dart-
mouth 9./2. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Aalborg 8./2.
— Dagmar, Bøgvad, pass. Quessant 6./2. for Genua. — Douro,
Søberg, afg. Lissabon 6./2. til Antwerpen. — Esbjerg, Struve,
afg. herfra 9./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos
Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. hertil 7./2. — G-
ronne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, pass. Holte-
nau 8./2. for Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 10./2. til
Kristiania. — Hengest, Münck, afg. Riga 9./2. hertil. — Hjel-
m, Lepper, ank. Danzig 9./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Li-
cata 9./2. til Catania. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen
5./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. hertil 9./2. — Kentucky,
Andresen, afg. Boston 7./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil
8./2. — Kursk, Gommessen, ank. Pillau 7./2. — Leopold II,
Rasmussen, ank. Libau 3./2. — Loire, Craighorn, oplagt. —
Louise, Oest-Jacobsen, afg. Swansea 8./2. til Leghorn. — Loui-
siana, Ørsted, er afg. New York til Filadelfia. — L. P. Holm-
blad, Jonsen, pss. Skagen 8./2. til Antwerpen. — Nicolai II,
Clauon-Kaas, ank. New York 4./2. — Nordjylland, Jacobæus,
ank. Riga 8./2. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. London 9./2. til
Newcastle. — Omsk, Harder, pass. Brunshüttel 9./2. til Hull. —
Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./2. — Pennsylvania,
Gatsche, ank. New Orleans 9./2. — Perm, Christensen, ank. Libau
4./2. — Pregel, Sonne, ank. Dunkerque 9./2. — Saga, Wiberg,
ank. hertil 10./2. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Lissner,
ank. New Orleans 2./2. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 9./2. Nord paa.
— Tiber, Bech, ank. Nice 7./2. — Tyr, Thaning, afg. herfra
9./2. til Windau. — United States, Wulff, afg. Kristianssand
30./2. til New York. — Viking, Meyer, ank. Stettin 8./2. —
Dokka, ank. hertil 7./2. — Freya, afg. Liverpool 8./2. til Swan-
sea, Vadsø, afg. herfra 8./2. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander, Shukoff,
Brandt, afg. Riga 8./2. til Libau. — Johan Siem, Nielsen, ank.
Memel 8./2. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Hartlepool
7./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./2.
— Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir
Sawin, Carstensen, afg. London 25./1. til Cette. — Excellence
Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Mi-

chail Ontchoukoff, Harboe, afg. Theodosia 13./1. til Danmark. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Hull 3./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Buvigen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Landskrona 3./2. — Nawa, Dahl, ank. Newcastle 7./2.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Torre Annunziata 5./2. til Valencia. — Nautik, N. Nielsen, ank. Esbjerg 7./2. — Nordsoen, Skou, ank. Oporto 5./2. — Nexos, Basse, afg. Teneriff 7./2. til Saffi. — Ellen, Hansen, ank. Methil 7./2. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 7./2. — Gerda, Iversen, ank. Swansea 6./2. — Laura, Pedersen, afg. Grimsby 8./2. til Stockholm. — Cito, Jepsen, ank. Odense 8./2. — Napoli, Brinch, ank. Königsberg 6./2. — Bodil, Uldall, afg. Königsberg 8./2. til Swansea. — Norma, Schiff, ank. Harburg 6./2. — Alfa, Lauritsen, afg. Antwerpen 8./2. til Blyth.

Heimdal. Anine, Leth, ank. South Dock 6./2. — J Helga, Vaaben-Hansen, ank. North Shields 4./2. — Martha, Christensen, afg. Palamos 7./2. — Elna, Ratje, afg. Swansea 4./2. — Therese, Pedersen, ank. Cannes 7./2. — Simone, Møller, afg. Port Talbot 3./2. — Jeanne, Løffler, ank. Gloucester 6./2. — Vera, Risø, afg. Burntisland 27./1. — Daisy, Lagesen, afg. Sevilla 8./2.

Danmark. Ansgar, Hemmingsen, afg. Windau 2./2. — I. N. Madvig, Schjødt, ank. Methil 5./2. — Hamlet, Jørgensen, ank. Helsingør 7./2. — Helge, Pii, afg. Neufahrwasser 6./2. — Rolf, Reese, afg. Newcastle 5./2. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Dunkerque 2./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 28./1. — London, Bom, afg. Riga 9./2. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 8./2. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Tunis 9./2. til Tripoli apica.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 5./2. til Lübeck. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Penarth 29./1. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 8./2. til St. Vincent.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Riga 6./2. — Russia, Poulsen, afg. Livorno 9./2. — Carl Hecksher, Starck, afg. Carloforte 2./2. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 29./1. — Normania, Erichsen, afg. Filadelfia 8./2. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./2. — Canadia, Jespersen, afg. Almeria 5./2. — Livonia, Lindberg, afg. Hull 4./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Leith 8./2. — Patria, Dam-Larsen, ank. Tampico 6./2. — Gratia, Sørensen, ank. Livorno 9./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Oran 5./2. — Gallia, Nielsen, ank. Gibraltar 9./2. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Ghent 2./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotionia, Friis-Rasmussen, ank. Novorossisk 2./2.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Middelfart 8./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Calais 8./2. — Estonia, Winckler, ank. Kjøbenhavn 9./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Antwerpen 3./2. — Selandia, Troensegaard, ank. Granton 8./2. — Secalia, Jensen, ank. Kingstone 3./2. — Frumentia, Andersen, ank. Charleston 25./1. — Boscia, Skovgaard, afg. Pera 30./1.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 6./2.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg 6./2. til Antwerpen. — Calay, Kruse, afg. Antwerpen 27./1. til Port Said. — Indien, Gabe, afg. Yokohama 7./2. til Kobe. — Siam, Cortsen, afg. Dalney 1./2. — Pangaun, Knudsen, afg. Antwerpen 26./1. til Port Said. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./2. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 5./2. — St. Croix, Jensen, afg. Colombo 3./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 4./2. til London. — Cambodia, Christensen, ank. Göteborg 2./2. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 7./2.

Torm. Sara, Jensen pass. Dragør 8./2. for Rotterdam. — Helena, Sørensen, ank. Ghent 2./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Königsberg 6./2. — Hermia, Hansen, ank. Randers 6./2. — Alice, Schultz, afg. Königsberg 8./2.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Antwerpen 8./2. — Urania, Clausen, ank. Windau 9./2.

Nordsoen. Norland, Møller, afg. Libau 8./2. — England, Andersen, ank. Methil 7./2. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 6./2. — Rusland, Madsen, afg. Methil 6./2.

Europa. Tyskland, Danstrup, ank. Antwerpen 6./2. — Belgien, Nielsen, ank. Aarhus 7./2.

Thore. Mjønir, Clausen, ank. Kjøbenhavn 7./2. — Sterling, Hansen, ank. Reykjavik 8./2. — Ingolf, Schiøtz, afg. Sandarkrook 8./2. paa Rejse Østover.

Skandia. Gulfaxe, Andersen, ank. Korsør 6./2. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 9./2. til Korsør. — Rimfaxe,

Krarp, ank. Rotterdam 9./2. — Seach Steenberg, Theiland, ank. Horsens 8./2.

Frem. Augusta, Bugger, afg. Bajonne 6./2. til Newport River. — Freja, Nielsen, afg. Windau 6./2. til Malmö. — Vera, Thing, afg. Burntisland 8./2. til Odense.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Santander 7./2. til Lübeck. — Nelly, Clausen, ank. Diessel Harbour 5./2. — Fanny, Eriksen, ligger i Kjøbenhavn. — Lilly, Schubert, ank. Sønderborg 4./2. — Alexy, Lorentzen, ank. Blyth 7./2. — Dagny, Sørensen, ank. Fredericia 9./2. — Mary, Bang, ligger i Helsingør.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Sønderborg 7./2. — Erindring, Nielsen, ank. Bordeaux 6./2. — Enigheden, Jensen, ank. Frederikshavn 8./2.

Svendens & Christensen. Lars Kruse, Mathiesen, afg. Caen 9./2. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Manchester 9./2. — G. Koch, Jørgensen, ank. Grangemouth 7./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Grangemouth 7./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Libau 7./2. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Rotterdam 8./2. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Antwerpen 6./2. — I. D. S. Adolf, Fenger, afg. London 6./2. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Liverpool 7./2. — Ajax, Brøsen, afg. Burntisland 8./2.

Sejlskibe.

Rønne. Marie, Larsen, ank. Lissabon 24./1. — Prøven er ank. til Skelskør. — Laurentine Emilie er ank. til Karrebæksminde. — Johannes, Jensen, ank. Gibraltar 5./2.

Svendborg. Frejr, Brandt, ank. London 2./2. — Apollo, Nielsen, ank. Horten 3./2. — Norden, Andersen, ank. St. Ybes 3./2. — Niels Juel, Olsen, ank. Rouen 5./2. — Fylla, Rasmussen, ank. Holmestrand 6./2. — Ebenezer, Gommesen, ank. Pontreux 3./2. — Urania, Nielsen, ank. Kings Lynn 7./2. — Confidence, Mikkelsen, ank. Memel 7./2. — Rota, Rasmussen, ank. Drøbak 8./2. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aalborg 7./2. — Danmark, Hustedt, ank. Dieppe 8./2. — Rossing, Larsen, ank. Göteborg 9./2.

Ers. Ruth, Nielsen, ank. Frederikshavn 6./2. — Industri, Raahauge, ank. Fowey 7./2. f. o. — Forældres Minde, Christensen, ank. Aalborg 7./2. — Ingolf, Olsen, ank. Coruna 7./2. — Caroline Koek, Rasmussen, ank. Maracaibo 8./2.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. Februar 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forønings Afdeling for mindre Skibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Ståltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Dampskibsfører.

En energisk og dygtig Fører, som vil tage Part i en Damper søges. Billet, mrk.: „Dampskibsfører 179“, modtages paa dette Blads Kontor.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:
Holmens Kanal 22.

Telegram-Adresse:
Copenure

Telefon-Nr.
42

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

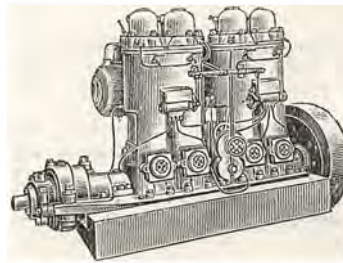
„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uæj og til Ildslukning

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

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.: Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Lysekil Motoren „SKANDIA“

er den bedste og billigste Skibsmotor.

Aarstivirkning over 10 000 HK.

Fartøjer af Staal og Træ

Lysekils mek. Verkstads A/B

(Skandinaviaens største Skibs- og Baadmotorfabrik.)

Ingeniør Helge Stabell

Hobrogade 10. København Ø.

Tel. Øbro 1938 x. Telegramadr. „Skibstabell“.

Skibshypothekbanken

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

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

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. 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. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 15. Februar 1910.

Den traadløse Telegraf som Redningsmiddel. Mandskab og Passagerer, ialt 75 Personer, fra det amerikanske Dampskib »Kentucky« blev fornylig reddet ved den traadløse Telegrafs Hjælp. Det gik for sig paa den Maade, at Telegrafstationen i Charleston modtog det almindelige Nødsignal, derefter Skibets Navn og Opgivelse af Stedet, hvor det befandt sig, samt Anmodning om at sende et Skib til Hjælp snarest mulig. »Kentucky« befandt sig c. 240 Sømil fra Kap Hatteras. Et Panserskib og flere andre Skibe blev snarest mulig afsendt og satte Kursen mod det opgivne Punkt, idet de lod deres Maskiner arbejde under Højtryk.

Imedens arbejdede »Kentucky«s Mandskab for Livet ved Pumperne. I Charleston stod man i stadig Rapport med det synkende Skib.

Noget senere kom der Telegram om, at »Kentucky« kun kunde flyde nogle Timer endnu. Det blæste en Storm, og Mandskabet var saa udmattet, at det segnede ved Pumperne. Fra Charleston sendtes der stadig Opmuntringer af Sted om at holde Modet oppe, thi Hjælpen var nær. Samtidig meddeltes, hvor langt de til Hjælp ilende Skibe endnu havde tilbage. Før næste Morgen kunde de dog ikke være fremme. »Kentucky« havde imidlertid udsendt Nødsignaler til alle Sider, men om Aftenen havde endnu kun Charleston Station svaret. Stillingen var fortvivlet.

Da kom der pludselig Svarsignal fra et Dampskib. Haabet og Kræfterne vendte tilbage hos det udmattede Mandskab. Arbejdet genoptoges med Fortvivlelsens Mod, og nogle Timer senere blev »Kentucky« truffet af en elektrisk Lyskaster. Dampskibet »Alanco« nærmede sig. Men da var det ogsaa den yderste Tid.

Kun 2—3 Minutter efter, at den sidste Mand var reddet, gik »Kentucky« til Bunds. »Norg. Sjøfartst.«

Kularbejderkonflikten i England. Cardiff, 10. Februar. (Ritz. Bur.). Forhandlingerne i Kularbejderkonflikten i Syd-Wales er foreløbig udsat 14 Dage. Situationen er alvorlig. En betydelig Del af de herværende Skibe er blevet lejet af Udlændinge, andre har taget Fragt til Østasien eller andre fjærnliggende Steder.

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, 11. Februar. (Ritz. Bur.). I en Sag mellem Firmaet Jacobi & Grell i Hamburg og Firmaet Holm & Vonsild som Redere for Dampskibet »Angantyr« her, statuerede Sø- og Handelsretten i Dag, at ved Losning af Kul og Briketter skal Ladningen af Skibet leveres i en saadan Højde over Lønningen, at Losningen kan foregaa til Jernbanevogn.

Stor Søulykke. Oceandamperen »General Chanzy« af Marseille er gaaet under paa Vestkysten af Øen Menorca i Nærheden af Byen Ciudadela, hvorhen ogsaa den eneste overlevende Passager, en Toldembedsmand, blev førl. Damperen havde en Besætning paa 47 Mand og 87 Passagerer om Bord. Den var bygget i 1891 og var den største Damper paa Compagnie Générale Transatlantiques Algier—Marseille Linie. (Ritz. Bur.)

Søulykke. Santiago de Chile, 13. Februar. (Ritz. Bur.). Stillehavsdamperen »Lucia« er strandet i Magalhaens-Strædet og menes at være fuldstændigt Vrag. En engelsk Damper har reddet 205 af de Skibbrudne; 88 Per-

soner maatte forblive om Bord, da det var umuligt at redde dem. En af Styrmandene og 50 Passagerer er druknet.

En ejendommelig Aarsag til Forlis. I norske Blade er det blevet meddelt, at Damperen »Kvalen« i Januar Maaned er forlist ved Hovden i Nærheden af Bergen, og at den næsten øjeblikkelig gik til Bunds. En fornylig aflagt Søforklaring oplyser Aarsagen til Ulykken, der er lige saa ejendommelig, som den sikkert er enestaaende, skriver »Gjallarhornet«.

Damperen var paa Rejse med en Ladning Sild fra Kristiansund til Hamburg og gik Vejen indenskærs. Kaptajnen og Lodsen var paa Kommandobroen og stod just og søgte efter Hovdens Fyr, uden om hvilket der er et godt Stykke rent Farvand. Man fik da før Midnat Øje paa et Lys, som begge var enige om var Fyret, hvorefter de gik ned for at drikke Kaffe, medens Styrmanden og to Matroser blev paa Broen. Et Par Minutter efter stødte Damperen med fuld Fart imod en Klippe og sank næsten øjeblikkelig. Besætningen blev dog reddet.

Ved senere Undersøgelser viste det sig, at man var noget Nord for Hovdens Fyr, men i en af dets mørke Sektorer. Det Lys, som man havde forvekslet med Fyret, kom fra en Gaard, hvor et stærkt Lys trængte ud fra et utildækket Vindu. Kaptajnen og Lodsen følte sig sikre paa, at det Lys, som de havde set forude om Styrbord, var Hovdens Fyr. Styrmanden og de to Matroser forklarede, at Damperen var blevet styret efter den Ordre, som blev givet, da Kaptajnen og Lodsen gik ned.

Ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at disse to virkelig havde taget fejl. Lyset var nemlig kommet fra den nævnte Gaard, hvor der om Aftenen var Selskab, og hvor man netop havde danset, da Ulykken fandt Sted. Man mener, at de Dansende, hver Gang et Par passerede Vinduet, havde afbrudt det fra Lamperne udstømmende Lys, og at Kaptajnen og Lodsen paa Damperens Kommandobro som Følge heraf havde taget det for givet, at man havde et Blinkfy for sig.

Højesteretsdomme.

Den 14. November 1908 blev der forhyret Mandskab til Damperen »Nordhvalen«, tilhørende Dampskibsselskabet Norden. Skibet, der var beliggende i Helsingør, indtog Proviant for 5 Maaneder og Kul, idet Rederiet førte Forhandlinger med en udenlandsk Befragter om en Rejse til Amerika. Allerede den 14. om Aftenen var Rederiet klar over, at disse Forhandlinger ikke vilde føre til noget, og da det heller ikke i Løbet af den nærmeste halve Snes Dage lykkedes at afslutte anden Befragtningskontrakt, opsagdes Mandskabet den 24. November til Fra-træden straks. Der udbetaltes Hyre til denne Dag og sørgedes for Transport af Bagage og Jernbanebilletter til Kjøbenhavn.

En af Mandskabet, Fyrbøder A. G. H. Emihl, var imidlertid ikke tilfreds hermed og anlagde Sag mod Rederiet ved Sø- og Handelsretten til Betaling af 1 Maanedes Hyre, 60 Kr., med Renter og Sagens Omkostninger.

Under denne Sag oplystes det, at Forhyringen var sket i Henhold til Dansk Dampskibsrederi-Fornings Forhyringsregler af 1ste Januar 1905, og Dampskibsselskabet hævdede, at den stedfundne Afskedigelse havde Hjemmel i en deri indeholdt Bestemmelse, hvori det hedder: »Oplægges Skibet i dansk Havn, er Rederiet berettiget til at afskedige Mandskabet uden Hensyn til ovennævnte Opsigelsesfrister«. Modparten hævdede imidlertid, at denne Bestemmelse ikke kunde komme til Anvendelse i dette Tilfælde,

hvor Rejsen end ikke var paabegyndt og henviste til Sølovens § 92, hvorefter der, naar Rejsen opgives, i et Tilfælde som det foreliggende tilkommer Mandskabet 1 Maanedes Hyre.

Sø- og Handelsretten fandt ikke, at der i den ovennævnte Bestemmelse i Dansk Dampskibsrederi-Forenings Forhyringskontrakt fandtes nogen klar Hjemmel til at fravige Sølovens § 92, og dømte derfor Rederiet til at betale Fyrbøderen 1 Maanedes Hyre med Renter.

Denne Dom er nu stadfæstet af Højesteret.

Efterat Aktieselskabet E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise i Foraaret 1905 havde indgivet Selvangivelse til Skatteraadet angaaende Selskabets Indkomst i det foregaaende Aar med Opgivelse af, hvor stor en Del af Indtægten der hidrørte fra Virksomhed i Udlandet, fastsatte Skatteraadet Selskabets Statsskat uden at foretage noget Fradrag i den skattepligtige Indtægt paa Grund af Virksomhed i Udlandet. Selskabet ansaa dette for stridende mod Skattelovens § 6 f. og klagede til Over-skatteraadet, men uden Held.

Selskabet betalte derefter Skatten under Reservation og anlagde Sag imod Finansministeriet til Tilbagebetaling af det for meget betalte Beløb, der efter Selskabets Beregning udgjorde 581 Kr. De Indtægter, der efter Selskabets Formening maatte være skattefri, faldt i tre Grupper, nemlig dels Bjergeløn erhvervet af dets Skibe fra svenske, norske og tyske Kyster, dels Andel i den Bjergeløn, som fremmede Selskaber, der assisteredes af Svitser, erhvervede paa svenske Kyster, og endelig Andel i den Bjergeløn, som Selskabet i Forening med fremmede Bjergningsselskaber erhvervede i Middelhavet.

Landsover- samt Hof- og Stadsretten fandt, at den foregaaede Virksomhed i alle Tilfælde maatte betegnes som Virksomhed i Udlandet og dømte Finansministeriet til at tilbagebetale det omstridte Beløb.

Ved Højesterets Dom blev Overretsdommen stadfæstet i Henhold til dens Grunde. Det paalagdes Finansministeriet at betale Selskabet 300 Kr. i Procesomkostninger.

(Berl. Tid.)

Johannes Stephan Middelboe.

Den ældste af fire danske Dispachører er den 9. d. M. afgaaet ved Døden i en Alder af 73 Aar.

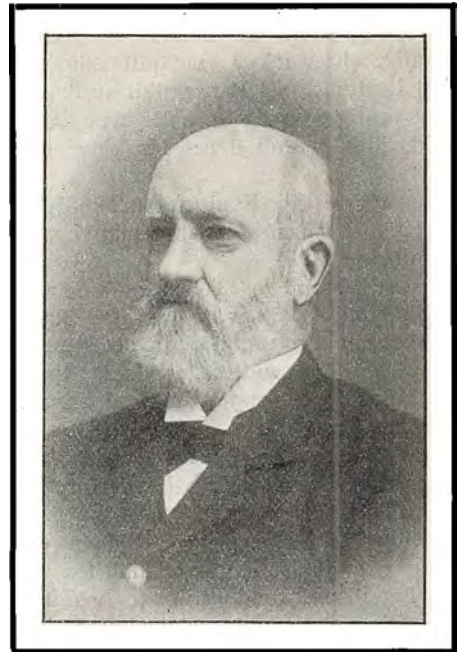
Dispachør Johannes Stephan Middelboe var født d. 19. December 1836 i Tønning. Hans Fader var Generalkrigskommissær Stephan M., der efterat være udtraadt af Marinen som Kaptajnlojtnant var bleven beskikket til Navigations-Eksaminator i Slesvig og Holsten. Bedstefaderen var ogsaa Søofficer, nemlig en af Heltene fra 2. April 1801, Premierlojtnant Bernhard M. paa »Søhesten«.

M. blev Student 1855, tog juridisk Embedseksamen i 1861 og slesvigsk juridisk Eksamen i 1863, hvorefter han fik Ansættelse paa et offentligt Kontor i Byen Slesvig. Herfra blev han forjaget af Preusserne i 1864. Af den bekendte Etatsraad Edw. Thune, paa hvis Kontor han senere fik Plads, blev han tilskyndet til at uddanne sig til Dispachør og tog i den Anledning for længere Tid Ophold i Antwerpen.

Hjemkommen herfra blev han udnævnt til Dispachør d. 3. September 1867 og virkede som saadan her i Byen lige til sin Død, altsaa i henvend 43 Aar.

Fraregnet maaske det sidste Aar, arbejdede han med usvækket Kraft hele denne lange Tid, og tilmed faldt

hans største og betydningsfuldeste Virksomhed netop i de sidste 15 Aar. Ved Dispachør Jacques Suen-son's Død i 1894 overtog han nemlig største Delen af hans Forretninger, samtidig med at Dispachørvirksomheden voksede betydelig i disse Skibsfartens Fremgangs-aar. Han blev den Gang Dispachør for Det forenede



Dampskibsselskab og senere for Det østasiatiske Kompagni, for at nævne nogle af de største Rederier, han arbejdede sammen med.

Dispachør M. var en dygtig og hurtig Arbejder, besad godt Kendskab til og stor Interesse for Søværnet og havde en ikke almindelig Lethed ved at udtrykke sig paa fremmede Sprog. Naar dertil føjes, at M. var en god og trofast Ven og Medarbejder, elskværdig og fornøjelig i Omgang, vil det forstaaes, at han vandt Anseelse og Paa-skønnelse som Dispachør ikke blot herhjemme, men ogsaa i Udlandet.

Han har iøvrigt som Repræsentant for de danske Assurandører deltaget i flere internationale Søfartsmøder i Antwerpen, bl. a. i 1890, da de verdenskendte York and Antwerp Rules blev vedtaget. 1897 blev han udnævnt til Medlem af Dispachør-Eksamenskommissionen og ved sit 25 Aars Jubilæum hædret med Ridderkorset. For Foreningen til Søfartens Fremme var han i mange Aar Revisor.

Hans Forretning fortsattes af den ældste Søn, Dispachør Viggo Middelboe, der siden 1894 har arbejdet sammen med sin Fader.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds

holdt Søndag d. 13. Februar aarlig Generalforsamling paa Thurø Kro. c. 100 Medlemmer var til Stede.

Mægler H. A. Hansen, Thurø, bød Velkommen i Formandens, Havnefoged Møllers, Fraværelse paa Grund af Sygdom. Specielt takkedes de Fremmede, Kontorchef Krogh og Medlemmerne fra Marstal for Tilstedeværelsen.

Til Dirigent valgtes Skibsbygmester N. P. Petersen, Thurø.

Regnskabet

for det forløbne Aar forelagdes af Kassereren, Rejseagent Ferd. Nielsen. Der er betalt Kontingent til Hovedforeningen Kr. 2,001.85, til Lokalforeningen Kr. 470.85.

Udgifterne er Kr. 309.94, Overskudet Kr. 160.91, Kassebeholdning Kr. 443.81. Foreningen ejer Kr. 604.72. Regnskabet er revideret af N. P. Petersen og Købmand A. C. Hansen, Svendborg.

I Kredsen er nu indtegnet 155 Skibe med en Tonnage paa 22,606 Reg.-Tons. Der er endvidere 7 passive Medlemmer og Svendborg Søassurance som Æresmedlem.

Skibene fordeler sig saaledes:

I Svendborg	30 Skibe med	4,729 Tons.
- Troense	18 — -	2,835 —
Paa Thurø	91 — -	13,079 —
- Langeland	11 — -	1,285 —
I Odense	2 — -	295 —
- Faaborg	3 — -	400 —

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Valg.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Mægler H. A. Hansen, Thurø. I Stedet for Havnefoged Møller og Mægler A. Hansen, Svendborg, der begge ønskede at fratræde, valgtes Synsmand, Kapt. C. Christiansen og Mægler C. V. Petersen, Høje Bøge.

Der førtes en længere Diskussion om forskellige Spørgsmaal som Lastelinie, Redningsbaade, og navnlig om Masnedøbroen.

Det vedtoges i et og alt at tiltræde følgende af Ærøkredsen vedtagne Resolution:

»Generalforsamlingen i »Dansk Sejlskibsrederi-Forening«s Kredsafdeling for Ærø, protesterer paa det bestemteste imod, at der lægges Skibsfarten de Hindringer i Vejen, som en lav Jernbanebro mellem Falster og Masnedø vil foraarsage, og den vil paa det alvorligste lægge Regering og Rigsdag paa Sinde, at der herved øves en uhørt og ganske unødvendig Uretfærdighed mod Skibsfarten, hvorfor det maa anbefales, at den paa tænkte Jernbaneforbindelse sker ved en Tunnel eller Højbro.

Skulde Bevillingsmyndighederne — mod alle Forventninger — ikke ville gaa med hertil, da bør Broen føres over Sortsø Gab eller over Møen.«
(Sluttet.)

Orlogsmarine—Koffardimarine.

Vi har modtaget følgende:

Det maa selvfølgelig paaskønnes, at der i Rigsdagen hæver sig Stemmer for Koffardimarinens Krav (vi har jo ingen særlig Repræsentant dér), som det nylig er sket ved Folketingsmand Klause, men det maa i høj Grad beklages, at Folketingsmanden brugte saa ubeherskede Udtryk om Orlogsmarinens Officerer som de, der anførtes i Avisreferaterne.

Foruden i Orlogsskibe har jeg sejlet under Søofficereers Kommando dels med Postskib paa Island, dels i adskillige Aar som Styrmand i Statsbanernes Kielerskibe, og jeg kan udtale, at jeg sandelig aldrig har haft den Opfattelse, at Marineofficererne har tiltrængt nogen »Amm«, tværtimod har de i høj Grad været selv hjemme og ogsaa sejlet sikkert og godt, og tillige været behagelige Overordnede.

At Officererne nyder Anseelse ogsaa i Udlandet, som Forsvarsministeren udtalte, er utvivlsomt rigtigt; det er jo forøvrigt, hvad hele den danske Sømandsstand kan smigre sig med.

Hvad selve Aarsagen til Udtalelserne eller maaske rettere en af Aarsagerne til disse angaar, nemlig Førerpladserne i Statsbanernes Kielerskibe, ja, da er det jo forstaaeligt, at Styrmandene i Statsbanernes Tjeneste i høj Grad ønsker, at disse tre Pladser gik over til Statsbanernes

egne Folk, især da Avancementet her er langsomt, og en eventuel Masnedøbro yderligere vil skade Avancementsmulighederne. Det er ogsaa forstaaeligt, om der kæmpes herfor, men der maa kæmpes paa sømmelig Maade, og idet man viser Modparten Agtelse, thi det kan jo ikke nægtes, at den danske Kieler-Rute har været holdt paa en særdeles smuk og hæderlig Maade i alle de Aar, Søofficerer har ført disse Skibe.

At Folk fra Koffardimarinens ogsaa vilde kunne gøre det, er jeg vis paa Marinens Officerer villig indrømmer, i hvert Fald er der til mig faldet Udtalelser i den Retning fra disse. De tyske Kielerskibe føres jo forøvrigt af Koffardikaptajner, og de danske Kielerskibe er jo ikke ringere.

Til mine Standsfæller vil jeg sige, vi har Lov til at kæmpe for at erholde Adgang til Stillinger, der i Følge deres Natur kan beklædes af os, og det er rimeligt, at det gøres i vor Tid, hvor Avancementsmulighederne er saa ringe, men der maa kæmpes paa en værdig og sømmelig Maade, og idet vi absolut tager Afstand fra alle Forsøg paa uberettiget at haane og nedsætte Orlogsmarinens Officerer; det gavner os bedst.

Korsør, d. 10. Februar 1910.

Vilhelm Heise.
Dampskibsfører i Statsbaedriften.

Literatur.

Vi har modtaget følgende:

Tabeller for Azimut indtil 72° Bredde af Himmelleger, hvis Deklination er fra 0—23°, og hvis Timevinkel er fra 0 til 8^t samt Solens Op- og Nedgangsklokkeslet og den retvisende Pejling af Polarstjernen af H. C. Solie, Navigationslærer, Bergen.

Den danske Koffardiofficer er som bekendt, naar Talen er om særlige Tabelværker til Brug ved nautiske Beregninger, i høj Grad henvist til udenlandske Værker.

De i vor Koffardiflaade i Almindelighed anvendte Azimuttabeller er talende Beviser i saa Henseende, og har paa Grund af

- 1) deres Indretning, der letter og til Dels overflødiggør Interpolation, samt
- 2) deres relative Præcision saa godt som helt fortrængt de af Schwartz og af Tuxen udgivne danske Azimuttabeller.

Hidtil er det saa godt som udelukkende de engelske af Burdwood og Davis udgivne Tabeller, der har været benyttet hos os, men i de senere Aar har tillige en tysk af Ebsen udgiven Azimuttabel vundet nogen Indpas, og den er desuden bleven indført ved de danske Navigationsskoler, idet enhver Styrmandselev faar et Eksemplar af Ebsens Azimuttabel til Raadighed i den Tid, han gaar paa Skolen.

Det maa sikkert siges at være særdeles heldigt, at Eleverne saaledes faar Lejlighed til at gøre sig bekendt med denne for Nutidens Navigation uundværlige Tabel, og naar man har foretrukket den tyske Tabel, er det fordi, den besidder adskillige Fordele fremfor de engelske. Den kan benyttes til 72° Bredde, medens de engelske kun kan benyttes til 60° Bredde, og Azimuten angives i den tyske Tabel af Himmelleger med en Højde indtil 70° og en Deklination indtil 29°, medens de engelske kun kan benyttes ved Højder indtil 60° og Deklinationer indtil 23°; endvidere er i den tyske Tabel Intervallerne i Klokkeslettene 10^m, i den engelske 4^m, og Azimuten angives i den tyske Tabel paa Tiendedels Grad, i den engelske paa Minut.

Den ovenfor nævnte norske Tabel medtager kun Himmellegerer med en Deklination indtil 23° , men bortset herfra er den noksaa bekvemt indrettet som den tyske.

Den er delt i to Dele. I første Del har Bredden og Deklination samme Navn og i anden Del modsat Navn. Ved denne Ordning undgaar man de Fejl, der kan opstaa ved Brugen af de andre Tabeller, naar man vil interpolere for Bredden. I Stedet for »Em. Kl.« har Rubriken til højre i Tabellen faaet Overskriften »Solens, Maanens, Planeters og Stjerner Timevinkel, Ø. og V. for Meridianen«, og Azimuten er angivet for Højder til 90° . Endelig har Sproget, som i den norske er saa godt som dansk, ogsaa sin Betydning; man sammenligne blot Forskellen mellem Ordene samme og modsat med Forskellen mellem de tilsvarende tyske gleichnamig og ungleichnamig.

Trykfejl i en Azimuttabel kan jo give Anledning til kedelige for ikke at sige skæbnsvangre Fejltagelser. Ebsens Azimuttabel bruges i den tyske Marine, og heri har man villet se en Garanti for, at den ikke skulde indeholde Trykfejl, hvorimod Solies Azimuttabel ikke bød en lignende Garanti. Helt fri for Trykfejl er Ebsens Tabel nu ikke, og det vilde vel nok ogsaa være for stor en Fordring at stille til en Bog med saa mange Tal; men da Solies Tabel nu udkommer i andet Oplag — første Oplag har været i Brug siden 1904 — tør man sikkert gaa ud fra, at man nu i lige saa høj Grad, som Tilfældet er med Ebsens, er garanteret mod Trykfejl. Alle de i første Oplag anførte Trykfejl er i hvert Fald rettet i det her foreliggende Oplag af Solies Tabeller.

Solies Azimut Tabel faas hos Blankensteiners Efterfølger og koster 6 Kr., Ebsens koster 12 Mark og de engelske tilsammen 15 shilling.

Vi er herhjemme paa snart sagt alle Omraader oversvømmet af tysk Faglitteratur, hvorimod vi i mange Retninger staar fremmede overfor lignende og lige saa gode Frembringelser af vore Stammefrænder mod Nord. Bedst var det naturligvis, om der kunde indrettes en praktisk anvendelig dansk Azimuttabel, men indtil en saadan foreligger, er den norske Tabel — forekommer det mig — at foretrække fremfor den tyske og de engelske.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring fra forrige Uge, og der sluttet kun ganske faa Fragter for prompt Lastning, dels fra Tyskland, som har taget enkelte Sejlere for Kornlast, og dels fra Østnorge for Is- og Trælast, medens Vestsverig er vedvarende mal. Danmark har afgivet enkelt Kornlast af bestemt Størrelse til Holland, men Fragtraten er her som overalt fra de isfri Havne meget lav. Fra Bottenhavet fremkommer nogle faa ny Laster, dels pr. f. o. w. og dels pr. senere Afskibning, men det er vanskeligt at komme til Forretning, idet Differencen mellem Fordring og Tilbud som oftest er 3 à 4 Frcs. pr. Strd.

Returfragter Vest fra er fremdeles uforandrede, saa at der ikke er mærkbar Mangel paa Laster i denne Fart.

Angaaende de mindre Skibe er Tilbud af Foraarsfragter nærmest uforandret; Königsberg noterer endnu 15 Mk. Rugbasis, Danzig 6 Mk. for Rug, 7 Mk. for Mel, og Colberg 5 à $5\frac{1}{2}$ Mk. for Havre; Stettin tegner til at blive ligesaa god som i Foraaret i Fjor og noterer pr. f. o. w. 5 Mk. for Rug. Stralsund og Greifswald er uforandrede og har vist ikke sluttet mange Skibe pr. Marts endnu, hvor-

for de stadig søger Tonnage. Rostock er som sædvanlig lavere i Noteringer end de fleste andre tyske Pladser og opnaar kun $3\frac{1}{2}$ Mk., hvorimod Wismar søger Tonnage til 4 Mk., alt for svært Korn; Lübeck er aaben for Skibe til Kainit og Oljekager til Danmark til 4 à $4\frac{1}{2}$ Mk. Med prompte Ladninger er det ellers ret stille, og der bliver næppe noget videre fra Tyskland i denne Maaned.

Sverig begynder nu at røre sig fra de sydlige Pladser og noterer saa godt som til de fleste tyske Østersøhavne, saaledes til Königsberg, Danzig, Stettin, Stralsund, Greifswald, alt Brosten og kun 3 Mk.; fremdeles til Libau $3\frac{1}{2}$ Mk., Hamburg 4 Mk.

Danmark har for Provinsernes Vedkommende, fra regnet et Par enkelte Byglaster til Kjøbenhavn, næsten intet, og fra Kjøbenhavn er det heller ikke videre livligt; der sluttet til Göteborg for Hvede $3\frac{3}{4}$ Kr., samt at lade fra Damper, der ventes de sidste Dage i Maaneden til Svendborg 15 Øre, Landskrona 9 Øre, ligeledes for Hvede; fra samme Baad placeres endnu nogle Skibe til tyske og fynske Havne.

Havarier og Forlis.

Hildur, Dpsk. af Bergen, kom d. 10. ds. paa Grund paa Alsodde. Skibets Ladning bliver ført til Bestemmelsesstedet Kongsdal, dels af Dampskibet »Skarodde«, dels af nogle mindre Fartøjer.

Svea, svensk Damper, kom paa Rejsen fra Aalborg til Hamburg, paa Grund i Storehølt, men kom atter flot og fortsatte Rejsen. Skibet har betydelig Bundskade.

Vendsyssel, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stettin paa Grund ved Swankenhein. Skibet kom flot med Bugserbaadsassistance og fortsatte til Stettin, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig at være ubeskadiget.

En Galease er d. 11. ds. løbet paa Grund ved Nordre Røses Fyrtaarn. Svitser assisterer.

Thy, Dpsk. af Skive, har d. 12. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Horsens været i Kollision med en Fiskekutter af Esbjerg. »Thy« fik en Del ovenbords Skade, ligesom Kutteren fik en Del Skade.

Emanuel, Motorskonnert af Esbjerg, er d. 11. ds. brændt i Sejrbugten. Ilden, der opstod i Motorrummet, hvor en Lampe eksploderede, bredte sig med rivende Fart, saa at Mandskabet, fire Mand, maatte forlade Skibet i Skibsjollen; de blev senere optaget af Esbjergkutteren »Titania«, som har landsat dem i Aarhus.

Sven Rønström, Dpsk. af Motåla, kom d. 11. ds. paa Rejsen fra Libau til Odense med en Ladning Oljekager paa Grund ved Dragør. Skibet kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet, tilsyneladende ubeskadiget.

H. A. Hansen, Dpsk. af Thurø, der, som meddelt, strandede ved Gjedser, er nu af Svitser bragt flot og ind til Gjedser.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Københavns Skibs-Salgs Bureau ved Charles Hvilsom, er i disse Dage til Marstal solgt 3/m. Skonnert »Belize« af Helsingborg. Skibet er bygget af Staal i Malmø 1896 og maaler c. 295 Reg.-Tons. Købesummen var c. 37,000 Kr. Firmaet Hermann E. Boye & Co. bliver Skibets korrespondende Reder og Kapt. E. Albertsen dets Fører.

Gennem samme Firma er Skonnert »Thea« af Marstal, der er bygget i Sverig i 1891, bleven solgt til Råå i Sverig for en Købesum af c. 13,500 Kr. Skibet maaler 144 Brutto Reg.-Tons.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 12./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 10./2. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. hertil 7./2. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Trondhjem 11./2. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 13./2. — Antwerpen, Madsen, pass. Quessant 12./2. for Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./2. til Boston. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 13./2. for Antwerpen. — Aurora, Fischer, afg. herfra 12./2. til Reval. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Bordeaux 13./2. til La Rochelle. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 10./2. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Fairhill 13./2. for Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 13./2. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gibraltar 11./2. til Genua. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 12./2. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 13./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. fra Hull. — Frederik, Andresen, pass. Brunsbüttel 12./2. for London. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 10./2. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 13./2. til Kristiansand. — Hengest, Munck, ank. hertil 11./2. — Hjelm, Jacobsen, ank. hertil 12./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Messina 12./2. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./2. — Kasan, Mikkelsen, afg. herfra 11./2. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 7./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 12./2. til Königsberg. — Kursk, Gommessen, afg. Pillau 3./2. hertil. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 12./2. til Hull. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Swansea 8./2. til Leghorn. — Louisiana, rsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 11./2. — Moskov, Jousen, ank. hertil 11./2. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. New York 4./2. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Riga 8./2. — O. B. Suhr, Friesenette, ank. Newcastle 11./2. — Omsk, Harder, ank. Hull 11./2. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./2. — Pennsylvania, Gotsche, ank. New Orleans 9./2. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 13./2. for London. — Pregel, Sonne, ank. Havre 13./2. — Saga, Wiberg, afg. herfra 12./2. til Riga. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, ank. Bergen 12./2. — Tiber, Bech, ank. Marseille 11./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 13./2. — United States, Wulff, ank. New York 10./2. — Viking, Meyer, afg. herfra 12./2. til Arendal. — Dokka, ank. Stettin 11./2. — Freya, afg. Swansea 11./2. hertil. — Vadsø, afg. herfra 8./2. til Manchester.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Libau 10./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. Memel 8./2. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Hartlepool 7./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. København 7./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cette 9./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til København. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Aalborg 10./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Blyth 10./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Buvigen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Ystad 10./2. — Newa, Dahl, ank. Newcastle 7./2.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Valencia 11./2. — Nautik, N. Nielsen, afg. Esbjerg 10./2. til Blyth. — Ellen, Hansen, ank. Esbjerg 12./2. — Fylla, Christensen, ank. Nakskov 12./2. — Gerda, Iversen, afg. Swansea 8./2. til Valencia. — Hebe, Gregersen, ank. Stolpmünde 11./2. — Johanne, Thøgersen, ank. Faro 11./2. — Inger, Larsen, ank. Bristol 11./2. — Karla, Nielsen, ank. Bristol 8./2. — Laura, Petersen, afg. Grimsby 8./2. til Stockholm. — Cito, Jepsen, ank. Haderslev 11./2. — Napoli, Brinch, afg. Königsberg 10./2. til Belfast. — Bodil, Uldal, pass. Helsingør 10./2. til Swansea. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Oporto 10./2. — Nerma, Schiff, afg. Harburg 10./2. til Granton. — Alfa, Lauritsen, afg. Blyth 11./2. til Esbjerg.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 11./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. South Dock 12./2. — Martha, Christensen, afg. Palamos 7./2. — Elna, Ratje, ank. Arzew 12./2. — Therese, Pedersen, afg. Caen 13./2. — Simone, Møller, ank. Philipville 12./2. — Jeanne, Løffler, afg. Gloucester 13./2. — Vera, Rise, ank. Nizza 13./2. — Daisy, Lagesen, afg. Sevilla 8./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 9./2. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Riga 9./2. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 8./2. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Tunis 9./2. til Tripoli apica.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 5./2. til Lübeck. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Penarth 29./1. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 8./2. til St. Vincent.

København. Hafnia, Hansen, afg. Riga 11./2. — Russia, Poulsen, afg. Livorno 9./2. — Carl Hecksher, Starck, afg. Carlotorte 2./2. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 29./1. — Normannia, Erichsen, afg. Filadelfia 8./2. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 7./2. — Canadia, Jespersen, afg. Almeria 5./2. — Livonia, Lindberg, afg. Hull 4./2.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam Larsen, ank. Tampico 6./2. — Gratia, Sørensen, ank. Livorno 9./2. — Astoria, Neorgaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Oran 5./2. — Gallia, Nielsen, ank. Gibraltar 9./2. — Caledonia, Storm-Hausen, afg. Ghent 10./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Novorossisk 2./2.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Riga 11./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. Barry 10./2. — Estonia, Winckler, afg. København 12./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Antwerpen 11./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Granton 10./2. — Secalia, Jensen, ank. Kiugstone 3./2. — Frumentia, Andersen, afg. Charleston 9./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Oran 10./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 6./2.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 9./2. — Cathay, Kruse, afg. Antwerpen 27./1. til Port Said. — Indien, Gabe, ank. Kobe 9./2. — Siam, Cortsen, afg. Dalny 1./2. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 10./2. til Calicut. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./2. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 7./2. til Cochin. — St. Croix, Jensen, pass. Perim 11./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 4./2. til London. — Cambodia, Christensen, ank. Frederikstad 10./2. — Bintang, Juel-Hansen, afg. East London 20./1. til Las Palmas.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. London 9./2.

Æra. Energi, Jensen, ank. Libau 9./2.

Form. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 12./2. — Helene, Sørensen, afg. Ghent 12./2. — Agnete, Sonnichsen, afg. Brunsbüttel 12./2. — Hermia, Hansen, afg. Randers 12./2. — Alice, Schultz, ank. Rotterdam 13./2.

Svendson & Christensen. N. F. Høffding, van Deurs, ank. Burntisland 13./2. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 12./2. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Cardiff 12./2. — Ajax, Brorse, ank. Randers 13./2. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Cardiff 11./2. — St. St. Blicher, Christensen, ank. København 5./2. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Manchester 10./2. — G. Koch, Jørgensen, ank. København 14./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 10./2.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Emden 9./2. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Antwerpen 8./2. — Urania, Clausen, ank. Windau 9./2.

Nordøen. Nordland, Møller, afg. Libau 8./2. — England, Andersen, afg. Methil 12./2. — Holland, Poulsen, ank. København 6./2. — Rusland, Madsen, afg. København 12./2. —

Europa. Tyskland, Danstrup, afg. Antwerpen 12./2. — Belgien, Nielsen, afg. Aarhus 12./2.

Frem. Austa, Bagger, ank. Newport River 11./2. — Freja, Nielsen, ank. Göteborg 13./2. — Vera, Thing, ank. Odense 12./2.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Øfjord 11./2. paa Rejse Øst over. — Perwie, Egdiussen, afg. København 12./2. til Burntisland.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Korsør 6./2. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 9./2. til Korsør. — Rimfaxe, Krarup, afg. Rotterdam 11./2. til Helsingør. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Horsens 8./2.

Sejlskibe.

Nordby—Fana. Maracaiho, Svarrer, afg. Maracaiho 10./2. til Hamburg. — Sørine, Andersen, ank. Falmouth 11./2. p. R. t. Antwerpen.

Æra. Ruth, Nielsen, er ank. til Burgståken. — Genius, Bastrup, ank. Svendborg 8./2. — Alf, Rasmussen, ank. Faaborg 9./2. — Maren, Albertsen, ank. Trapani 8./2. — Norden, Rasmussen, ank. Lissabon 9./2. — Vera, Clausen, ank. Lissabon 9./2. — Eos, Christensen, ank. Dunkerque 9./2. — Karen, Albertsen, ank. Feje 9./2. — Marie, Petersen, ank. Skagen 9./2. — Kronen, Hermansen, ank. Poole 10./2. — Skandia, ank. Fecamp 9./2. — Hosanne, Raahauge, ank. Malmø 10./2. — Hans, Knudsen, ank. Rio Grande do Sul 10./2. — Albertine, Madsen, ank. Göteborg 11./2. — Johanne, Hansen, ank. Great Yarmouth 11./2. — I. Koefoed, pass. Helsingør 10./2. nordg. — Johanne, Østermann, ank. Kiel 11./2. — Nauta, Stærke, er afg. fra Gibraltar til Santander. — Expres, Rasmussen, ank. Horsens 11./2.

INDHOLD:

København, d. 15. Februar 1910. — Højesteretsdomme. — Johannes Stephan Middelboe. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds. — Orlogsmarine-Koffardimarine. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere,
Kjøbenhavn og Provinserne.**

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telf. 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malms og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen

Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder havest til Salg

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

F. Hansen & Co.

Licensed

**Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt**

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Seborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Seborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

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

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 18. Februar 1910.

Stor Søulykke. Det østasiatiske Kompagnis Dampers »Cambodia« forlist. I Følge Telegrammer til R. B. er Det østasiatiske Kompagni blevet ramt af en stor Søulykke, idet dets Dampers »Cambodia«, ført af Kaptajn Albert Christensen, paa Rejse fra Frederiksstad til Sydafrika med Stykgods og Trælast, er totalt forlist ud for Fevig mellem Arendal og Grimstad. Onsdag d. 16. ds., Kl. 12½ Morgen. Skibet, der rimeligvis er bleven forsat af sin Kurs af en stærk Strøm, er stødt paa et undervands Skær og i Løbet af kort Tid knækket midt over. Forskibet blev staaende paa Skæret, og til dette klyngede sig 13 Mand, som efter at have tilbragt en frygtelig Nat, uafsluttet overskyldt af Søerne og tildels ramt af drivende Tømmer, om Formiddagen ved 9-Tiden med stort Besvær blev reddet af en Baad fra den norske Dampers »Aktiv«, der gaar i Fart mellem Arendal og Kristianssand, og derefter landsat i Grimstad. Af den øvrige Besætning menes 16 Mand at være drevet bort fra Skæret med Agterskibet og under Maskinmesterens Ledelse at have forladt dette i en Redningsbaad, hvis Skæbne dog endnu er ukendt. Agterskibet, der forsvandt kort Tid efter Strandingen, er drevet ind til Stangholmen over 2 Sm. fra Kirkegrunden, hvor »Cambodia« strandede.

Skibet var den foregaaende Dags Formiddag Kl. 10 afgaaet fra Frederiksstad. Det blæste da en Storm af Sydost med Snebyger, og det maa antages, at en stærk Søndenstrøm har ført Skibet ud af sin Kurs Nord efter, saa det har tøret Landet omtrent ud for Grimstad. Store Mængder af Trælast flyder ind langs Kysten. »Cambodia« var et godt Skib, bygget i England i 1895. Det lastede 5,182 Tons og havde en Længde af 330 Fod, en Bredde af 45 Fod og en Dybde af 30,6 Fod.

De Reddedes Navne er følgende: Kaptajn Albert Christensen, første Styrmand T. C. S. Carøe, anden Styrmand Peter Lund, tredje Styrmand Johan Bartholdy, Hovmester C. Gravesen, Kok K. Olsen, Messedreng I. Mortensen, Matros R. Nielsen (paa Bemandingslisten opført som V. Nielsen), Matros N. Martinsen (paa Bemandingslisten opført som N. Mathinson), Fyrbøder H. Hansen, Fyrbøder A. Hasselstrøm, Fyrbøder K. Nielsen og Fyrbøder F. Ekstrøm. Samtlige Reddede er i god Behold.

Mønstringskontoret meddeler:

Mønstringskontoret i Kjøbenhavn har i 1909 foretaget Mønstringer til 3,236 Skibe, hvortil er mønstret ialt 33,299 Mand.

Mønstringerne fordeler sig saaledes:

Paamønstret til Dampskibe	14,930	Mand.
— - Sejlskibe	740	—
Afmønstret fra Dampskibe	12,312	—
— - Sejlskibe	720	—
Ommønstret til Damp- og Sejlskibe	4,597	—
Ialt	33,299	Mand.

Samtlige udfærdigede Bemandingslister, ialt 1,007, er udfyldt af Kontoret; ligeledes er samtlige til Paa- og Ommønstringer svarende Afregningsbøger, ialt 16,630, udfyldt af Kontoret. Afregning mellem Skibsfører og Mandskab er foretaget for 23 Mand, hørende til 18 Skibe, med et Beløb af Kr. 1,197.93. Desuden er til Ikke-Værnepligtige og Udlændinge udstedt ialt 1.600 Søfartsbøger.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

I Følge Meddelelse fra Ministeriet for Handel og Søfart er Danmark, derunder indbefattet Fær-

øerne, Island, Grønland og de dansk-vestindiske Øer, tilsikret Behandling efter den ved den ny amerikanske Toldlov indførte Minimaltarif fra d. 31. Marts d. A. at regne.

St. Thomas Havn. »St. Thomæ Tidende« meddeler, at Orlogsskonnerten »Ingolf« under sit Ophold ved de dansk-vestindiske Øer har foretaget en Tur til Portorico medførende Guvernementssekretær Helweg-Larsen, Havnemester Kruse og Bygningsinspektør Philipsen fra St. Thomas, der, efter hvad Bladet erfarer, i San Juan har afsluttet endelig Kontrakt med et Entreprenørfirma om Opmudring af St. Thomas Havn, en Foranstaltning, som der længe har været Trang til.

Triests Havn. Triest, 14. Februar. (Ritz. Bur.) I Dag aabnedes her, i Overværelse af Handelsministeren, den ny Franz Josephs Havn, der er en Del af en stor Udvidelse af Triests Havn.

Trafiken gennem Suez Kanalen. I Følge en nylig udsendt ægyptisk Statistik passeredes Suez Kanalen i Tiden fra 1. Oktober 1908 til 30. September 1909 af 4,100 Skibe med ialt 12½ Million Netto Reg.-Tons. Af disse Skibe var godt 100, med lidt over 300,000 Tons, Krigsskibe eller militære Transportskibe. De tre Femtedele af Skibene, repræsenterende ligeledes tre Femtedele af Tonnagen, sejlede under engelsk Flag.

Til Sammenligning skal anføres, at Kielkanalen aarlig passerer af c. 30,000 Skibe med tilsammen næsten 6 Millioner Tons. De Skibe, der passerer Suez Kanalen, sar saaledes en gennemsnitlig Størrelse af c. 3,000 Tons, medens de, der passerer Kielkanalen, kun har en gennemsnitlig Størrelse af c. 200 Tons.

(Statistiske Efterretninger.)

Zuidersøens Udtørring. Den i lang Tid forberedte Tørlægning af Zuidersøen er nu blevet vedtaget af de hollandske Generalstater. Den er regnet at ville vare 32 Aar og kræve en Byggesum af 321 Mill. Mark. Zuidersøens Afspærring fra Vesterhavet skal ske ved Hjælp af to Dæmninger af 40 km Længde, 5,5 m Højde og 2 m Kronebredde. Herved vil der blive indvundet 4,600 km² Land, som efterhaanden vil kunne udnyttes i Agerdyrknings-Øjemed.

(Zeitschr. des Vereins deutsch. Ing.)

Betinget Straffedom. Nykjøbing S., 15. Februar. (Ritz. Bur.) Kaptajn Olsen, Marstal, som Nytaarsnat, efter at hans Skib, Skonnert »Elise Marie«, var strandet paa Sjællands Rev, forlod det og tændte det i Brand, hvorefter han blev anholdt, har i Dag ved Nykjøbing Ekstraret faaet en betinget Straffedom paa to Maaneders simpelt Fængsel, hvorefter han er løsladt af Arresten.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds.

(Fortsættelse.)

Om Virksomheden

berettede H. A. Hansen: I Bestyrelsen har vi bl. a. forhandlet om Porto for Dansk Søfartstidende. Vi har

vedtaget at ville betale den, saafremt andre Kredse ogsaa er villige dertil.

Angaaende Kobbergrundens Fyrskib, som er afløst af en Fyrbaake, har der været forskellige Andragender fremme baade fra svenske og danske Foreninger, gaende ud paa at bibeholde Fyrskibet, der er flyttet hen til Østre Flak. Vi har ikke ment at kunne anbefale at bibeholde Fyrskibet ved Fyrbaaken, idet vi mener, at denne er tilstrækkelig.

Bestyrelsen har anbefalet Ansættelse af forskellige danske Vicekonsuler. Kredsstyrelsen har virket for en fyldigere Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, hvad den ogsaa har opnaaet.

Angaaende Lodspligt under Bugsering har Taleren i en af Marineministeriet nedsat Kommission repræsenteret Sejlskibsflaaden. Der var kun tre Mand i Kommissionen, og denne blev hurtigt enig om at anbefale følgende to Punkter:

Skibe indtil 225 Reg.-Tons skulde være fritaget for Lods paa Steder og Havne, hvor der ikke forud er Lodspligt. For Skibe over 225 Reg.-Tons skulde gælde den Bestemmelse, at naar Føreren har haft Lods to Gange, skal han ubetinget have Prædikat som farvandskendt og behøver ikke Lods.

Om Redningsbaadene og navnlig om disses Forsyning med Luftkasser og andre Opdriftsmidler, har man forhandlet gennem Hovedforeningen og Fællesrepræsentationen. Taleren oplæste Skrivelsen fra Fyns Kreds og Ærøkredsen til Hovedbestyrelsen om at rette Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart.

Desuden har Kredsstyrelsen behandlet forskellige mindre vigtige Sager.

Diskussion.

Sekretær, Kaptajn Minor Rasmussen meddelte, at Skrivelsen om Redningsbaadene af Formanden er overbragt Ministeren, som har lovet at tage den under velvillig Overvejelse.

Dirigenten udtalte sig om Lastelinien. Vore Beregninger vil nok svare til de af Skibsførerne givne Oplysninger. Senere har vi jo faaet danske Regler. Der er henvist til, at man kunde faa dem i Boghandelen, men de er alligevel ikke lette at faa fat paa.

Minor Rasmussen: Sejlskibsrederi-Foreningen har indgivet Andragende gennem Fællesrepræsentationen om de Punkter i Loven, som er af særlig Betydning for Foreningen. Man vil foreløbig søge at faa indført visse paatrængende Ændringer i den midlertidige Lov.

Kontorchef Krogh: Hvad angaar Afmærkningen af Kobbergrunden, da var det vistnok nærmest fra svensk Side, man var misfornøjet, navnlig fordi Fyret havde mistet Taagesignalet. Den danske Skibsfart ønskede ingenlunde, at Fyrskibet paany skulde anbringes ved Kobbergrunden, men anbefalede derimod varmt, at dennes Afmærkning blev suppleret med et Lydsignal. Ganske det samme Standpunkt indtog Ministeriet for Handel og Søfart, og efter Forhandling med Marineministeriet er Spørgsmaalet ved dettes Foranstaltning ordnet ved Inddragning af Højen Fløjtetønde og Udlægning af dette Sømærke ved Kobbergrunden til Supplering af Fyrbaaken.

Det af Mægler H. A. Hansen omtalte Forslag vedrørende Lodsning under Bugsering havde endnu ikke foreligget til Erklæring for Ministeriet for Handel og Søfart. Spørgsmaalet trængte unægtelig stærkt til en rationel Løsning, efter at den i sin Tid meget omtalte Overadmiralitsretsdom havde kuldkastet Sø- og Handelsrettens Opfattelse af Begrebet Farvandskendskab efter de nu gældende Bestemmelser, og et Forslag, der tilsigtede en saadan endelig Løsning, vilde sikkert finde Støtte hos Ministeriet.

Angaaende Redningsbaadene, som ubetinget er det vanskeligste af de i Øjeblikket foreliggende Spørgsmaal,

har der været ført indgaaende Forhandlinger, navnlig om Benyttelsen af Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal. Det gælder jo om, at vi kan faa vore Regler anerkendt i England, og dér vil man ikke anerkende de galvaniserede Kasser, skønt »Board of Trade« tidligere har indtaget det modsatte Standpunkt. Man vilde ikke strække sig videre, end at lade de gamle Baade, som har faaet galvaniserede Kasser indlagt tidligere, beholde dem, og de skal tilmed ses nøje efter ved hvert Syn. Der har ikke været mere at opnaa paa dette Punkt, og ved gamle Baade, som altsaa efter de gældende Bestemmelser har Lov til at anvende saadanne Luftkasser, kan kun forstaas gamle Redningsbaade; enhver anden Fortolkning vilde ogsaa medføre uholdbare Konsekvenser. Paa andre Omraader har man opnaaet Fordele, f. Eks. ved overalt i Sejlskibe, at maatte beholde de spejlgattede Baade, hvad der ikke er lykkedes Norge at opnaa. Man maatte imidlertid være enig med Rederne i, at det vilde være ønskeligt, om de hidtil benyttede Skibsbaade, der er forbunden med galvaniserede Jernlinker, kunde omdannes til Redningsbaade ved Indsættelse af Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal, og Ministeriet vilde sikkert gerne, om det var muligt, skabe de lempeligste Overgangsbetingelser, men noget bestemt kan ikke loves i dette Øjeblik. Om faa Dage vil imidlertid Ministeriets Svar foreligge.

Lastelinierreglerne har Taleren intet haft med at gøre, men Ministeriet vil utvivlsomt give fornøden Oplysning ved Henvendelse. Der sendes ofte Begæring ind til Ministeriet om Ombytning af et fremmed Fribordcertifikat med et dansk. Der er her opstaaet nogen Misforstaaelse ved, at det fremmede Certifikat er sendt tilbage uden det danske. Det beror paa, at man straks, naar man har sikret sig de deri indeholdte Oplysninger, sender det fremmede tilbage, for at Skibet ikke skal komme i Forlegenhed, medens det varer noget, inden det danske kommer.

Dirigenten udtalte sig nærmere om disse Certifikater.

Kaptajn S. Christiansen, Thurø, omtalte Redningsbaadene. Ved gamle Redningsbaade forstaar vi vist alle de Baade, der var i Skibet, før Loven kom. Der er vist ingen, der køber gamle Baade og indretter dem til Redningsbaade efter det ny System.

Angaaende Certifikat kan der vel ikke skaffes andre Oplysninger end dem, det fremmede lyder paa, naar man vil have et dansk.

Mægler H. A. Hansen takkede Kontorchefen for Oplysningerne og tilføjede enkelte ny Meddelelser. Hørte Lods væsnet under Ministeriet for Handel og Søfart i Stedet for Marineministeriet, havde vi sikkert været længere fremme med dette og lignende Spørgsmaal. Det er beklageligt, at Træ ikke er tilladt til Redningsbaade efter dansk Lov, da det dog er det efter engelsk. Det var ønskeligt at faa nøje Rede paa, hvilke Materialer, man maa anvende. Taleren havde tænkt, at man godt maatte indrette gamle Baade til Redningsbaade, naar de ellers opfyldte Betingelserne.

Kontorchef Krogh: Man kan ikke godt en Gang for alle angive, hvilke Materialer, der maa anvendes til Luftkasser i Redningsbaade. Naar der i Bekendtgørelsen tales om »andet ligesaa varigt Materiale«, er det nærmest for at holde alle Muligheder aabne. Kan man overhovedet lave brugelige Opdriftsmidler af Træ?

Skibsbygmester Philip Jørgensen: Det er kedeligt, Ministeriet ikke er mere forud for sin Tid. Nu ligger omtrent hele vor Sejlskibsflaade her og har faaet indrettet Redningsbaade, som vi nu ikke maa bruge. Det burde Ministeriet have overvejet før.

Angaaende Lastelinien har Ministeriet ogsaa været noget langsom. Vi var en Kommission, som blev benyttet godt i Begyndelsen, men saa blev sendt hjem til Uvirk-somhed. Nu har Ministeriet imidlertid krævet Oplysninger af os igen og faaet dem. Der er mange Forhold,

der bør overvejes, og vi kan let paabyrdes store Udgifter, enten Reglerne fastsættes paa den ene eller den anden Maade.

Dirigenten: Den ærede Taler var ikke kommen til Stede, da Kontorchefen gav sine Oplysninger om, hvorfor Ministeriet ikke kunde gaa videre.

Mægler Hansen, jun., Thurø: Er det de rigtige Folk, der har været i England og underhandlet med »Board of Trade«? Der er Grund til at tvivle, naar de kommer tilbage med den Besked, at endogsaa smaa Skibe skal have Lastelinie. Ministeriet burde henvende sig til praktiske Folk her ude i Provinsen, naar der skal forhandles om den Slags Regler.

Skibsreder C. W. Clausen, Marstal, gav Oplysning om Certifikaterne. Taleren har som Synsmand indsendt flere Oplysningsskemaer, men har endnu ikke faaet de danske Fribordsbreve tilbage, og kan derfor ikke udtale sig om, hvilke Regler der følges.

Dirigenten fandt, at Rederne selv nok kunde have fulgt hele dette Spørgsmaal med noget større Interesse.

Kaptajn J. C. Carlsen, Marstal, omtalte nogle af de Spørgsmaal, der har været fremme ved Fællesrepræsentationens Møde for nylig, om Fællesrepræsentationens Stilling i det hele. Kapok til Redningsmidler, Farvandslodning, Konsulatsager etc., men navnlig

Masnedebroen.

Det første Forslag, der i Fjor kom fra Ministeriet for offentlige Arbejder, blev forkastet efter de kraftige Henvendelser, der kom fra disse Kredse. Der blev lovet et nyt Projekt for en østligere Bro, men heller ikke det kunde vi i Udvalget tiltræde. Taleren havde nu modtaget Telegram fra Fællesrepræsentationen om at give Møde den næste Dag i Anledning af denne Sag. Efter Talerens Anmodning oplæste

Dirigenten Fællesrepræsentationens Vedtagelse i den Anledning.

I Ærøkredsen har man nu vedtaget en Resolution mod en lav Jernbanebro og for en Tunnel eller Højbro, og denne Resolution anmoder man om Fyns-Kredsens Tilslutning til.

Resolutionen lyder saaledes:

Generalforsamlingen i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling paa Ærø protesterer paa det bestemteste imod, at der lægges Skibsfarten de Hindringer i Vejen, som en lav Jernbanebro mellem Falster og Masnedø vil foraarsage, og den vil paa det alvorligste lægge Regering og Rigsdag paa Sinde, at den her ved øver en uhørt og ganske unødvendig Uretfærdighed mod Skibsfarten, hvorfor det maa anbefales, at den paatænkte Jernbaneforbindelse sker ved en Tunnel eller Højbro. Skulde Bevillingsmyndighederne — mod alle Forestillinger — ikke ville gaa med hertil, da bør Broen føres over Sortsø Gab eller Møen.

Mægler H. A. Hansen anbefalede Tilslutning. Vi bør gøre alt, hvad vi kan for at hindre denne Standsning af Trafiken og Fare for Skibsfarten.

Philip Jørgensen oplyste efter egne Erfaringer, hvilke Farer Broen vil rumme.

Carlsen, Marstal, oplyste, at der er optalt over 120 Skibe passeret paa én Dag.

Tilslutning til Marstal-Resolutionen vedtoges enstemmigt.

Navigationsslærer Rasmussen, Svendborg: Resolutionen er udmærket. Den bør baade publiceres gennem Pressen og sendes til Rigsdagen.

Minor Rasmussen: Bør den ikke sendes gennem Fællesrepræsentationen?

Kontorchef Krogh: En Udtalelse af Skibsreder Carlsen fra før kunde kun forslaaes saaledes, at den af-

gaaede Minister Johan Hansen ikke ønskede, at Fællesrepræsentationen skulde have noget forøget Tilskud fra Staten til sit Arbejde. Det er en Misforstaaelse, idet Ministeren ønskede Sagen fremmet, ligesom den nuværende Handelsminister, der fremsætter Forslag derom snarest muligt. Da Fællesrepræsentationens ny Vedtægter først modtog Stadfæstelse i Oktober Maaned, kunde Forslaget simpelthen ikke indeholdes i Finanslovforslaget ved dettes Forelæggelse.

Angaaende Masnedebroen bemærkede Taleren, at alle er enige om, at en Højbro eller Tunnel vil være at foretrække, men man har ogsaa maattet lade udarbejde Projekter for en lav Jernbanebro for det Tilfælde, at de nævnte Løsninger maatte vise sig uoverkommelige. Paa det Møde, der afholdes i Morgen, skal bl. a. forhandles om Statsbanernes Stilling til Fællesrepræsentationens Krav.

Taleren ønskede gerne nærmere præciseret, om Generalforsamlingen opfatter Resolutionen saaledes, at man overhovedet kun kan gaa med til en Højbro eller Tunnel, eller om man, hvis dette viser sig uigennemførligt, slutter sig til de af Fællesrepræsentationen i Forstaaelse med Sejlskibsrederi-Foreningen formulerede Krav vedrørende Forslaget om en lav Bro.

Carlsen hævdede, at den afgaaede Minister ikke var videre varm for Tilskud til Fællesrepræsentationen. Taleren skal paa Mødet i Morgen gøre alt, hvad der staar i hans Magt for at forhindre, at der overhovedet kommer en lav Jernbanebro ved Masnedø. (Hør! Hør!).

Dirigenten sluttede derefter Generalforsamlingen med et Leve for Sejlskibsrederi-Foreningen. Clausen udbragte paa Marstallernes Vegne et Leve for Fyns Kreds.

Mægler H. A. Hansen takkede den afgaaede Formand, Havnefoged Møller, for den store og dygtige Virksomhed, han har udfoldet i Foreningen i saa lang en Aarrække.

Ogsaa det afgaaede Bestyrelsesmedlem Mægler A. Hansen, Svendborg, takker vi for hans uegennyttige Arbejde i Foreningen.

En Rekord-Sejlskibsrejse.

For kort Tid siden vakte en mærkværdig hurtig Rejse, som den firemastede Glasgow Staalbark »Howard D. Troop« havde gjort fra Yokohama til Astoria, betydelig Opsigt, skriver »Shipp. Gaz.« Skibet, som var i Ballast, gjorde nemlig Rejsen paa 20 Dage. »Howard D. Troop« føres af Kaptajn Irvin A. Durkee, fra Nova Scotia. Ved Velvilje fra Rederiets Side kan her tilføjes et Uddrag af Skibets Dagbog. Tabellen viser de udsejlede Distancer for hver Dag fra Yokohama til Astoria og Vejrforholdene.

Dato 1909	Sept.	Bredde	Længde	udløbet Sm.	Bemærkninger
6	—	—	—	—	Lettet Kl. 6 Fm. let Ø. Vind, Lodsen fra Borde Kl. 2 Em., let omløb. Vind.
7	34,31 N.	140,20 Ø.	50		Let Vind og Stille, stærk SV. tiltagende.
8	35,40 N.	142,40 Ø.	134		Let NØ., N. og SV. Vinde; SØ. tiltag.
9	37,12 N.	145,32 Ø.	150		Mod. S. og SØ. Vinde, smukt.
10	38,21 N.	149,13 Ø.	205		Frisk Brise, tyk Taage, S. og SØ. Vinde.
11	39,37 N.	151,22 Ø.	125		Mod. SØ. Vind, smukt; stærk SØ. Sø.
12	41,21 N.	156,13 Ø.	256		Stærk SØ. til SV. Vind, med Regn.
13	42,09 N.	162,29 Ø.	297		Stærk SV. Vind, tyk Taage og Regn.
14	42,14 N.	166,42 Ø.	180		V., N. og Ø., smukt, Regn og Taage.
15	42,58 N.	171,28 Ø.	209		Vind Ø. og SØ. og S., tyk Taage.
16	42,44 N.	178,20 Ø.	312		Stærk sydlig Storm
17	42,21 N.	176,09 V.	243		Stærk sydlig Storm, stærke Byger.
17	43,30 N.	171,31 V.	210		Vind V. modererende og drøj. til N.
18	44,09 N.	165,25 V.	250		Vind NV., SV. og S.

Dato 1909 Sept.	Bredde	Længde	udløbet Sm.	Bemærkninger
19	45,10 N.	163,13 V.	120	Vind S., V., N., NØ. og Ø.
20	45,22 N.	157,14 V.	260	Stærk S. Vind, tyk Taage.
21	45,24 N.	148,44 V.	351	Stærk SSV. Vind med Regn.
22	46,08 N.	141,09 V.	312	Stærk SSV. til S.
23	46,36 N.	136,00 V.	238	Vind skiftende til V., NV., NNV.
24	46,36 N.	131,08 V.	220	N. Vind, smukt.
25	46,34 N.	127,04 V.	165	Let N. og NØ. Vind, smukt.
26	—	—	—	Kl. 8 Fm. Columbia River Fyrskib i Sigte; Kl. 10 Fm. Lods om Bord; Mid- dag faaet Slæbebaad; Kl. 2 Em. ankrat ved Astoria.

I Tilknytning til denne Beretning, skriver en Korrespondent til »Shipp. Gaz.«, vil det være af Interesse at erfare, at samme Skib paa sin første Rejse i 1892 fra Clyden til New York gjorde en fænomenal hurtig Rejse, hvorved det reddede sit Certeparti. Skibet var fragtet til at lade til Østasien og skulde gaa fra Clyden til New York. Der indtraf imidlertid Forsinkelse ved Skibets Aflevering fra Værftets Side, og da det afgik fra Clyden til New York, var der netop 14 Dage til det skulde være der. Nu ved jo enhver, som kender Nord-Atlantehavsturene, at for et Sejlskib er det saa godt som umuligt at gøre en Rejse Vest efter paa 14 Dage. »Howard D. Troop« gjorde imidlertid Rejsen ikke i 14 Dage men i 12 eller 13. Skibet førtes den Gang af en Kaptajn Parker, som paastod. at Rejsen var gjort paa 12 Dage. Ved at ankomme før den fastsatte Dato sparede Skibet sine Redere for et Tab af £ 1,900.

Paa den sidste Rejse over Stillehavet maa det bemærkes, at Skibet paa en enkelt Dag løb 351 Sm., hvilket maa betegnes som en glimrende Præstation, saa meget mere som det maa erindres, at Skibet gik Øst efter hele Tiden, og derfor i Virkeligheden løb de 351 Sm. i c. 23½ Time. I gamle Dage hændte det, at en eller anden af de saakaldte »tea clippers« opnaaede et forbavsende Resultat i Retning af Hurtighed. Men »Howard D. Troop« er et moderne Skib, som mere er bygget som Lastdrager end som Hurtigløber. Dets sidste Rejse viser imidlertid, hvad det formaar under en dygtig Kaptajns Kommando.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Gebyr for Stillads ved Kullosning i Kiel og Holtenu.

Da der i den senere Tid er bleven forelagt Foreningen flere Sager imod Kulimportører i Kiel og Holtenu, hvor blandt andet det Spørgsmaal er kommet frem, om Rederiet er forpligtet til at betale Gebyr for Stilling eller Stillads ved Losning til et Beløb af 2½ Pf. pr. Kbm. Rumindhold, vil det have sin Interesse at læse nedenførte Dom af Landsretten i Kiel angaaende dette Spørgsmaal. Det vil nemlig deraf ses, at Landsretten holder paa, at denne Afgift skal betales af Rederiet. Foreningen mener, at forsaavidt saadant Stillads er nødvendigt for at udføre den Del af Arbejdet, som hviler paa Skibet, hvilket vil sige Ladningens Levering til Skibssiden, bør disse Omkostninger vedkomme Skibet, og de bør da være indbefattet i den sædvanlige Pris for Losning; forsaavidt derimod Udgiften i den Anledning er nødvendig af Hensyn til Ladningsmodtageren og hans Andel i Arbejdet, bør de helt og udelukkende falde paa Ladningsejerne uden noget Hensyn til, hvad de af Handelskammeret vedtagne Usancer bestemmer i saa Henseende, thi disse Usancer er ikke nogen mellem Rederiet og Befragterne indgaaet Kontrakt.

Dommens Motivering er følgende:

Certepartiet indeholder en Fortegnelse af de til Losning nødvendige Genstande, som Rederen har at skaffe til Veje (*steam, steam-winch, winchmen, gins and falls*) og derunder er Stillads ikke nævnt, men i § 4 staar der, at Ladningsmodtageren skal bære alle Udgifter vedrørende Lasten og alle Afgifter paa Ladningen, hvorimod Rederen skal betale Havneafgiften, Lodspenge og andre Udgifter, som vedkommer Skibet (*owners to pay port dues, pilotage and other charges appertaining to the steamer*).

At Gebyret for Stillads herfter falder Rederiet til Last, fremgaar af § 4 andet Afsnit i de af Handelskammeret opstillede Handelsusancer, hvori det hedder, at i Kiel beregner Havnemyndighederne de til Kullosning nødvendige Stillads med 2½ Pf. pr. Kbm. Rumindhold, hvilke bliver at afkræve sammen med Havneafgiften. Selv om Stillads ikke er nogen Havneafgift, saa bliver de dog behandlet som saadan, og de maa i ethvert Fald anses som en Afgift, der i den Betydning, hvori Ordet tages i den ovenfor citerede Klausul, tilkommer Damperen og maa betales af Rederiet. Det forandrer ikke Sagen, at det af Rederiet anføres, at Losningen har fundet Sted i Holtenu.

Det er udtrykkelig fastslaaet af Handelskammeret, at Handelsusancen i Kiel og for den Kejserslige Havneforvaltning ogsaa gælder for de indenfor de ved Kanalmundingen ved Holtenu beliggende Losse- og Lastpladser. Endelig er det ogsaa ligegyldigt, om Ladningsmodtagerne, saaledes som det nu bliver paastaaet, muligvis selv har leveret Stillads til Losning, for han har naturligvis ikke kunnet skaffe dem uden Omkostninger, og de opstaaede Omkostninger er derfor ikke mindre Afgifter, som henhører til Skibet.

Det er da ogsaa ved en tidligere Dom af denne Ret udtrykkelig antaget som en siden 1856 bestaaende af det herværende Handelskammer fastslaaet Handelsusance, at indenfor Kiels Havneomraade bliver der ikke alene af Havnemyndighederne men ogsaa af Kulmodtagerne, som selv disponerer over Stillads, beregnet et Gebyr af 2½ Pf. pr. Kbm. Rumindhold, som Rederiet maa betale.

Losning i Skelskjør.

Kaptajnen paa en svensk Damper skriver, at han ankom til Skelskjør med en Last af 250 Tons Klid, hvoraf Halvdelen skulde losses dér. Ved Skibets Ankomst var der ikke tilstrækkelig med Arbejdsfolk til at besørge Losningen, fordi de var optaget med en anden Damper, og Kaptajnen kunde kun faa et Hold Mandskab til Losningen. Folkene forlangte Kr. 1.50 pr. Ton, hvilket Kaptajnen imidlertid afslog, idet han foreholdt dem, at deres Fordring var ublu, og at de ikke burde udnytte Situationen paa den Maade, da han saa vilde foretrække at losse med egne Folk; de gik sluttelig ind paa at losse for Kr. 1.25 pr. Ton, skønt Kaptajnen tidligere kun havde betalt Kr. 1.10 pr. Ton for det samme Arbejde. Det vil have sin Interesse for Redere at blive gjort bekendt hermed, for at de kan være forberedt paa de store Losningsomkostninger paa denne Plads og om muligt i Tide tage deres Forholdsregler derimod.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Meddelelse er der ikke sket nogen videre Forandringer i noget af de hjemgaaende Markeder, af hvilke Østen dog har vist mindre Aktivitet. En stor Liverpool Damper (over 10,000 Tons) sluttedes pr. Marts/April til 21/6 Rangoon/Liverpool, medens en 7,000 Tons Baad pr. Februar/Marts fik 24/6 O. C. eller 24/ til Holland. Fra Kurrachee sluttedes pr. April og Maj til 15/6 én udsøgt Havn, Netto Betingelser. Heller ikke

Sortehavet viser saa meget Liv som for faa Uger siden, men Raterne er ikke synderlig lavere. Fra Novorossisk betales 7/6 Rotterdam, 7/9 Weseren, 7/9 N. C. og fra Sulina 8/ N. C., Option Hamburg 6 d. ekstra. Til Danmark eller Norge (Basis én Lossehavn) betales 8/6 à 8/9. Nordamerika har ikke meget at byde paa udover Træløst, og der betales bl. a. fra Golfen 107/6 til Rosario (1,200 Stds.), 83/9 Algier og Genua (900), 72/6 Rotterdam og Tynen (1,200), 72/6 Hamburg direkte (800). For Kul fra Filadelfia sluttedes en enkelt Damper til 8/6 Marseille. La Plata Markedet er stadig Smertensbarnet, da det næsten ingen Tonnage tager, og Baade maa fremdeles gaa bort i Ballast. Kulfrakterne udefter er vedblivende meget faste, og der sluttedes fra Cardiff sidst til 14/6 à 15/6 River Plate pr. Marts, 7/ à 7/6 Las Palmas, 7/9 St. Vincent, 7/3 Dakar. Ogsaa i andre Retninger er Kulfrakterne meget faste, særlig til Middelhavet, og det er længe siden, at der har været betalt saa høje Rater som nu. Fra Cardiff sluttedes der bl. a. til 7/9 à 8/ Genua, Frs. 9¼ Marseille, 8 à 8½ Algier, 7/6 Aleksandria, 7/6 à 7/9 Port Said, 8/9 à 9/ Venedig eller Ancona. Fra Østkysten er Raterne gennemgaaende ikke saa høje, men 7/3 à 7/9 betales dog til Genua, Savona eller Livorno, 8/9 Venedig eller Triest. Ad Østersøen til er Frakterne stadig lave, hvilket vil ses af Befragtninger som 3/10½ Hull/Reval (2,000), 4/ à 4/1½ Kiel (1,600/1,800), 4/3 Wismar (1,600), 4/ Kjøge (1,350), 3/6 à 3/7½ Libau eller Swinemünde, 3/6 à 3/9 Neufahrwasser. Tilbage fra Østersøen er Markedet ogsaa daarligt. Fra Reval betales kun 10½ d. Hvedebasis London eller Rotterdam, fra Libau eller Windau 8½ d. Havrebasis, Option af Antwerpen 9 à 9¾ d., Rouen 11¼ d. à 1/. Königsberg har taget enkelte, mindre Baade til 1/ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1½ d. mere for Sækkegods. Riga er fremdeles aaben, men der finder dog kun en meget ringe Eksport Sted.

Havarier og Forlis.

Sørine, Barkskib af Fanø, er ankommet til Falmouth. Skibet har haft en lang og haard Rejse, det afsejlede fra Cuba 23. November f. A., og har svær ovenbords Skade især paa Stor-, Mesan- og Fokkerig.

Thy, Dpsk. Som meddelt, har dette Skib d. 12. ds. været i Kollision med en Eshjerg-Kutter, denne viser sig nu at være Fiskekutteren »Boreas«, der er indkommet til Helsingør med betydelig Skade paa Skanseklædning, Støtter etc.

F. W. Fischer, Dpsk. af Rostock, er kommet paa Grund paa Ærø Flak. Skibet har Assistance af to tyske Bjergningsdampere.

Cathcartpark, Dpsk. af Greenock, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Burntisland til Horsens med en Ladning Kul, kommet paa Grund ved Ljushagen paa Samsø. Skibet er senere kommet flot ved egen Hjælp efter at have kastet c. 40 Tons Kul og er ankommet til Horsens.

Marie, Skonnert af Högnanäs, ankom d. 14. ds. til Aalborg fra Flensborg med Træløst. Skibet har ovenbords Skade og har mistet Anker og Kæde.

Greenland, engl. Dpsk., har i Taage i Nordsøen været i Kollision med en ubekendt Fiskedamper, der straks sank, og hvis Besætning omkom. »Greenland« er ankommet til Hamburg.

Ansgar, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 14. ds. paa Rejsen fra London til Methil i Ballast strandet ved Elliness i Nærheden af Leith.

Cambodia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn/Frederiksstad til Syd Afrika med Stykgods og Træløst, strandet ved Hesnæs i Nærheden af Grimstad. Skibet er knækket midt over og er Vrag.

13 Mand af Besætningen, deriblandt Kaptajn Christensen, rededes af norsk Kystdamper »Activ«. Desværre maa det antages, at Resten af Besætningen, 16 Mand, der gik i Redningsbaaden, er omkommen. »Cambodia« (tidl. »Eidsvold«) var bygget i 1895 i Stockton og maalte 2,331 Netto Reg.-Tons.

Føniks, Galease af Nykjøbing F., blev d. 16. ds. udfor Guldborg paasejlet af Dpsk. »Ulvsund«, der var paa Vej til Nykjøbing. »Føniks«, der laa for Anker, fik Stevnen knust og er nu indbragt til Nykjøbing af Dpsk. »Guldborgsund«.

Signe, Jagt af Svaneke, der var strandet ved Lille Hammeren, er d. 15. ds. bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Fra Sø og Land.

Den engelske Damper »Waratah«s Skæbne, ved hvis Forsvinden det maa befrygtes, at 300 Menneskeliv er gaaet tabt, beskæftiger stadig Sindene i England, og forskellige Hypoteser fremsættes til Forklaring af Skibets Forsvinden. Saaledes skriver en Søofficer i »Shipp Gaz.«, at Damperen efter al Sandsynlighed er kænret, da den udsendte Eftersøgningsdamper intet Spor har fundet af den, og han af Erfaring ved, at under saadanne Forhold efterlades der næsten intet Vraggods. Han skriver yderligere følgende:

»Jeg var vagthavende Officer om Bord i Orlogsskibet »Nile«, der kun befandt sig 200 Yards fra Orlogsskibet »Victoria«, da dette Skib kænrede henimod os i smult Vand og omgivet af hele Flaaden. Da vore Baade, som straks blev sat ud, naaede Ulykkesstedet, var der intetsomhelst at se. Efter nogle Minutters Forløb kom nogle Lig op til Overfladen, men der blev kun fundet meget lidt Vraggods. Det eneste større Stykke var et af Skibets Fartøjer, noget Træværk og Admiraleus Kikkert, Depeche-Kasse og Kasket. Flere Lig end de allerede omtalte kom ikke til Syne. En lille Krydser blev sendt ud for at afsøge Kystlinien ud for Ulykkesstedet, men den fandt kun meget lidt Vraggods.«

Det giver Grund til Eftertanke, at en ny og tilsyneladende glimrende Prøve paa Skibsbygningskunsten, paa over 9,000 Tons, bemanded med erfarne Folk, og som man skulde mene forsvarlig stuvet, har vist sig at være saa farligt et Søgskib.

To af Verdens største Løftepontoner er fornylig blevet bygget i England. De er helt af Staal 112 Fod lange, 30 Fod brede og 11 Fod og 9 Tm. dybe og kan bevæge sig selv gennem Vandet ved Hjælp af et kraftigt Maskineri, der er opstillet helt agterude. Folkerummene er forude og Pontonerne er delt i en Mængde vandtætte Rum, der af en kraftig Damppumpe kan fyldes og lænses paa meget kort Tid. Pontonerne er beregnet til at benyttes til Hævning af sunkne Skibe m. m.

(»Tidsskrift for Maskinvæsen«).

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaase eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlede. Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 12./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 15./2. til Salonica. — Algarve, Borries, afg. herfra 15./2. til Newcastle. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 16./2. hertil via Stavanger. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Havre 16./2. til Reval. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./2. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./2. til Boston. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 13./2. for Antwerpen. — Aurora, Fischer, ank. Reval 15./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Quessant 16./2. for Havre. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 10./2. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen ank. hertil 16./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 13./2. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Genoa 16./2. — Douro, Søberg, pass. Holtenau 16./2. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 15./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires, 15./1. — Frederik, Andresen, ank. London 14./2. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 10./2. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 13./2. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 11./2. — Hjelm, Jacobsen, ank. Danzig 16./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 16./2. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 13./2. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 7./2. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Pillau 14./2. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 14./2. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 16./2. — Loire, Caignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, pass. Gibraltar 14./2. for Leghorn. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 11./2. — Moskø, Jon Jonsen, afg. herfra 16./2. til Reval. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Riga 15./2. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, afg. Hull 15./2. til Libau. — Oscar II, Hempel,

ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. New Orleans 15./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, ank. London 15./2. — Pregel, Sonne, afg. Havre 16./2. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Riga 15./2. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 16./2. sydpaa. — Tiber, Bech, afg. Tarragona 16./2. til Denia. — Tyr, Thaning, afg. herfra 15./2. til Windau. — United States, Wulff, ank. New York 10./2. — Viking, Meyer, afg. Arendal 14./2. Nord paa. — Dokka, ank. Stettin 11./2. — Freya, afg. Swansea 11./2. hertil. — Vadsø, ank. Manchester 15./2.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Libau 10./2. — Johan Siem, Nielsen, afg. Memel 15./2. til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. London 13./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cette 9./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Novorossisk 22./1. til Kjøbenhavn. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Kalundborg 16./1. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Blyth 10./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 21./1. til Buvigen. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Malmø 16./2. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 12./2. til Pozzuoli.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Blyth 13./2. — Ellen, Hansen, afg. Esbjerg 15./2. til Tyne. — Fylla, Christensen, afg. Nakskov 14./2. til Königsberg. — Inger, Larsen, ank. Cardiff 13./2. — Johanne, Thøgersen, ank. Tavira 14./2. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Neathaby 15./2. — Laura, P. Pedersen, ank. Stockholm 14./2. — Cito, Jepsen, afg. Haderslev 13./2. til Königsberg. — Nerma, Schiff, ank. Granton 13./2. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 15./2. til Middlesbro.

Danmark. J. N. Madvig, Schjødt, afg. Methil 10./2. — Hamlet, Jørgensen, ank. Königsberg 13./2. — Helge, Pii, afg. Reval 14./2. — Rolf, Reese, ank. Königsberg 10./2. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Sunderland 14./2.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 14./2. til Port Said. — Cathay, Kruse, afg. Suez 14./2. til Hongkong. — Indien, Gabe, afg. Kobe 14./2. til Moji. — Siam, Cortsen, afg. Dalny 1./2. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 10./2. til Calicut. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./2. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 7./2. til Cochin. — St. Croix, Jensen, pass. Perim 11./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 4./2. til London. — Cambodia, Christensen, ank. Frederiksstad 10./2. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Las Palmas 13./2. til Genua.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2. til Demerara.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rotterdam 15./2. — Helene, Sørensen, pass. Holtenau 14./2. for Neufahrwasser. — Agnete, Sonnichsen, ank. Amsterdam 15./2. — Hermia, Hansen, ank. Tynen 16./2. — Alice, Schultz, afg. Rotterdam 16./2.

Svensden & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 17./2. nordg. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Burntisland 16./2. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Cardiff 12./2. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Cardiff 12./2. — Ajax, Brorsen, ank. Randers 16./2. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Cardiff 11./2. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 5./2. — P. Willemoes, Jensen, afg. Manchester 15./2. — G. Koch, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 14./2. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Hangø 15./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aarhus 16./2.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Emden 14./2. — Svend, Smith, ank. Vadsø 6./2.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Antwerpen 15./2. — England, Andersen, ank. Esbjerg 14./2. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 12./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Windau 16./2. — Tyskland, Danstrup, afg. Tynen 15./2. — Belgien, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 13./2. for Dok.

Frem. Austa, Bagger, ank. Cardiff 16./12. — Freja, Nielsen, afg. Göteborg 15./2. til Blyth. — Vera, Thing, afg. Odense 16./2. til Granton.

Thore. Ingolf, Schiøttz, afg. Eskefjord 14./2. til Kjøbenhavn.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Korsør 12./2. — Rimfaxe, Krarup, ank. Helsingør 15./2. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Horsens 13./2. til Methil.

Erø. Emanuel, Svane, ank. Libau 14./2. — Enigheden, Jensen, ank. Lysekil 12./2. — Energi, Jensen, ank. Windau 15./2.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 10./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. South Dock 16./2. — Martha, Christensen, afg. Palamos 7./2. — Elna, Ratje, ank. Arzew 12./2. — Therese, Pedersen, afg. Caen 13./2. — Simone, Møller, ank. Philippeville

12./2. — Jeanne, Löffler, afg. Newport 16./2. — Vera, Rissø, ank. Nizza 13./2. — Daisy, Lagesen, ank. Boulogne 16./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 16./2. — London, Bom, ank. Rotterdam 16./2. — Paris, Tholander, afg. Boness 15./2. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Tripoli apica 12./2.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 5./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. St. Vincent 12./2. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 8./2. til St. Vincent.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Riga 11./2. — Russia, Poulsen, afg. Livorno 9./2. — Carl Hecksher, Starck, ank. Antwerpen 13./2. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 16./2. — Normannia, Erichsen, afg. Filadelfia 8./2. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 6./2. — Canadia, Jespersen, afg. Almenia 5./2. — Livonia, Lindberg, afg. Hull 4./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam-Larsen, afg. Tampico 13./2. — Gratia, Sørensen, ank. Livorno 9./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, ank. Gibraltar 9./2. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Hamburg 12./2. — Samatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Novorossisk 2./2.

Inga. Flandria, Hansen, Riga 13./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, ank. Barry 10./2. — Estonia, Winckler, afg. Kristiania 16./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Dunston 16./2. — Selandia, Troensegaard, ank. Aalborg 13./2. — Secalia, Jensen, ank. Kingstone 3./2. — Frumentia, Andersen, ank. New York 13./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Gibraltar 12./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 13./2.

Sejlskibe.

Rønne. Johannes, Jensen, er ank. Cadix.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ank. London 10./2. — Cornwall, Petersen, ank. Leith 10./2. — Standard, Rasmussen, ank. Göteborg 14./2. — Doris, Købke, ank. Moss 14./2. — Nanna, Madsen, ank. Frederikshavn 15./2. — Fulvia, Petersen, ank. Göteborg 16./2. — Activ, Mouritzen, ank. Tønsberg 14./2. — Ane, Jørgensen, ank. Drøbak 15./2. — Iris, Hansen, ank. Bari 16./2.

Erø. Claudia og Kodan laa 14./2. til Ankers ved Deal. — Hamlet, Rasmussen, afg. Civitavecchia 10./2. til Bristol. — Karen, Albertsen, ank. Hals 15./2. — Debora, Rasmussen, ank. Figueirasoz 14./2.

INDEHOLD

Kjøbenhavn, d. 18. Februar 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Fyns Kreds. — En Rekord-Sejlskibsrejse. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havariet og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige tæste Premier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

LANDMANDSBANKEN

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

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

359. Fyr forandret. Hérni (Harna). Forindien V.-Kyst. Hérni midlertidige, røde Fyr er forandret. Det er nu et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 16 Sek., Lys 12 Sek., Mørke 4 Sek. Det lyser overalt over Søen, undtagen fra N. 24° V. til N. 38° V., hvor det er formørket. I øvrigt er Fyret uforandret. 17° 48' N. Br. 73° 4'; Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2692. Kjøbenhavn 1908).

360. Fyr forandret. Jaigarh. Forindien V.-Kyst. Jaigarh midlertidige, hvide, faste Fyr er forandret. Det er nu et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 20 Sek., Lys 13 Sek., Mørke 7 Sek. Iøvrigt er Fyret uforandret. 17° 18' N. Br. 73° 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2294. Kjøbenhavn 1908).

361. Midlertidigt Fyr tændt. Venguria Point. Forindien V.-Kyst. Venguria Point to hvide, faste Fyr er slukket, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændt paa Steedet. 15° 51', 2 N. Br. 73° 36', 2 Ø. Lgd.

362. Baaker optørt. Nankauri Harbour. Nicobar Islands. Bay of Bengal. Ved Nankauri Harbour er optørt to Baaker, bestaaende af en Pæl med en hvid Cylinder paa Toppen. Den ene staar paa S.-Enden af Revet ud for Naval Point, 2 1/2 Kbl S. S. 37° Ø. fra Observation Spot; den anden paa NV.-Kanten af Revet ud for Leda Point, 12,3 Kbl S. 57° V. fra Observation Spot, der ligger paa 8° 2', 2 N. Br. 93° 29', 1 Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

363. Vandstandsmaaler. Oostervaarwater. Soerabaja. Java N.-Kyst. I Oostervaarwater. Ø. for det afmærkede Farvand, er anbragt en Vandstandsmaaler. 7° 19' 0" S. Br. 112° 54' 20" Ø. Lgd.

364. Rev fundet. Banka Ø.-Kyst. Ved Banka Ø.-Kyst er følgende Rev fundet:

Et Rev med 0,5 m Vand, paa 2° 4' 44" S. Br. 106° 18' 37" Ø. Lgd. Et Rev med 2,5 m Vand, paa 2° 4' 10" S. Br. 106° 25' 42" Ø. Lgd. Generaal Elliot Rif falder løst. 2° 3' 45" S. Br. 106° 18' 55" Ø. Lgd. Den sorte Stumpiønde med afkortet Kegle ligger 300 m S. for Revet. Et 7,5 m Rev, paa 2° 13' 37" S. Br. 106° 28' 55" Ø. Lgd. Et 7,5 m Rev, paa 2° 13' 36" S. Br. 106° 29' 32" Ø. Lgd. Et 4,2 m Rev, paa 2° 15' 13" S. Br. 106° 30' 53" Ø. Lgd. Et 7 m Rev, paa 2° 15' 54" S. Br. 106° 30' 44" Ø. Lgd. Et 5,1 m Rev, paa 2° 16' 34" S. Br. 106° 31' 48" Ø. Lgd. Revene bestaar af Korall og Sten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 264. Kjøbenhavn 1910).

365. Forestaaende Tænding af Fyr. P. Mangkai. Anambas Eilanden. Paa P. Mangkai skal der tændes et hvidt Lynfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Synsviddens: 30 Sm. 3° 5', 5 N. Br. 105° 35', 5 Ø. Lgd.

366. Sten fundet. Sedanau Ø. Groot Natena V.-Kyst. En Sten med 2,5 m Vand er fundet Ø. for Sedanau, paa 3° 46' 30" N. Br. 108° 3' 17" Ø. Lgd.

367. Fyrs Beliggenhed. Spider Island. Sam Sa Bay. China. Det hvide, faste Fyr med Formærkelser paa Spider Island ligger paa 26° 31' 2" N. Br. 120° 4' 5" Ø. Lgd. Øen, hvorpaa Fyret er anbragt i det engelske Admiralty Kort, findes ikke, men Halvoen paa Spider Island NØ.-Side bestaar af tre smaa Øer; paa den S.-ligste af disse staar Fyrtårnet.

368. Fragtønder borttaget. Ryojun Ko (Port Arthur). Fyret, der laa 3 Kbl S. 54' Ø. fra Fyret ved Mundingen til Port Arthur Havn, er borttaget. De to hvid og sort vandretstribede Spidstønder 2,5 Sm S. 18° V. fra samme Fyrtårn er inddraget. Port Arthur Fyr: 38° 47', 5 N. Br. 121° 14', 1 Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

369. Karantænebestemmelser. Justitsministeriet har den 4de Februar 1910 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

331. Lystønder atter udlagt. Graadyh. Nordssøen. Lystønderne »Jerg« og »Sandølden« er atter udlagt.

332. Vragvæger inddraget. Læss-Trindel. Kattegat. Vragvægeren, som laa 40 m Ø. for Vraget af den ved Læss-Trindel sunkne Dampner »Greetlands«, er inddraget. Mindste Dybde over Vragresterne er ikke under 4 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1946. Kjøbenhavn 1909.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

333. Lystønde i Orden. Stolpe-Banke. Tyskland. Østersøen. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lystønden ved Stolpe-Banke atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 290. Kjøbenhavn 1910).

334. Vrag. Stubbenkammer Ø. Rügen. Tyskland. Et Vrag ligger søgt Ø. for Stubbenkammer. En Mast er over Vandet. Vraget er forgæves eftersøgt. Stubbenkammer: 54° 34', 5 N. Br. 13° 40' Ø. Lgd.

335. Undervands Taagesignal gives midlertidig ikke. Fyrskibet »Fehmarnbelt«. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin gives midlertidig intet Undervands Taagesignal fra Fyrskibet »Fehmarnbelt«.

336. Tænding af Fyr. Falsjøft. Flensborg Fjord. I Februar 1910 antages Falsjøft Fyr at blive tændt til Forsøg. Det er et Fyr med To-Formærkelser hver 16 Sek., Lys, 11 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er hvidt fra N. 56 1/2° V. til N. 47° V., rødt derfra til N. 29° V., hvidt derfra gennem N. til N. 15° Ø., rødt derfra til N. 75° Ø., hvidt derfra gennem Ø. til S. 39 1/2° Ø., rødt derfra til S. 13° Ø. Lysevnen: 18 Sm for hvidt, 13 Sm for rødt Lys. Flammens Højde: 25 m. Graat, rundt, 29 m højt Fyrtårn. 54° 46' 8" N. Br. 9° 58' 8" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2113. Kjøbenhavn 1908).

II. Kattegat og Skagerrak.

337. Øvelser med Undervandshaad. Kristianiafjorden. Norge. I Farvandet Hortenskrakken—Aasgaardstrand—Slagenstangen afholdes Øvelser med Undervands-

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor. Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

haad. Bønden ledsages af en Transportdampet med rødt Flag. Man skal holde vel klar af den.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

338. Vrag i Norsøen. Den 3die Februar. En Mast, formodentlig fast i et sunket Vrag. 53° 45' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

339. Vrag almærket. Elben. Tyskland. Damperen »Marion Lee« er sunket ombrent i Linien mellem Fyrskibene »Elbe IV« og »Elbe V«, c. 500 m oven for Tønde a, i 12. m Vand. Nedan for Vraget er udlagt et Vragfyrskib, der viser et rødt Flag over en sort Ballon, eller et grønt Fyr over et hvidt Fyr, og desuden Ankerlærterne. 53° 56' 58" N. Br. 3° 36' 52" Ø. Lgd.

340. Lystønde forandres. Østfrisiske Gaafte. Ems. Holland. Near Lystønderne, der er indtrækket for Vinteren, i Østfrisiske Gaafte, atter udlægges, viser »G 1«, »G 3« og »G 5« rødt og Lystønderne »G 2« og »G 4« hvidt Blinkfyr med To-Blink hver 8 Sek., Blink i Sek., Mørke 2 Sek., Blink i Sek., Mørke 3 Sek. Lystønde »G 1«: 53° 24' N. Br. 6° 55' Ø. Lgd.

341. Fyr midlertidigt slukket. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Det hvide, faste Fyr med Formærker paa Due d'Albe Nr. 7 i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er midlertidigt slukket. Fra Due d'Alben vises samme Fyr som for Vrag. 51° 55' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd.

342. Vrag. Noordergat. Krammer. Et Vrag ligger sunket i Noordergat, SV. for den sorte Lystønde Nr. 7. Det er almærket med et Vragfyrskib, der viser de sædvanlige Signaler. 51° 38' 54" N. Br. 4° 15' 30" Ø. Lgd.

343. Klokketønde. Hoofdplaat. Scheide. Den røde og sort vandrede stribede Kugletønde med Diamant, i Farvandet ved Hoofdplaat, er til Forsøg forsynet med Klokke. 51° 24' N. Br. 3° 33' Ø. Lgd.

344. Lystønde udlagt til Forsøg. Upper Burcom. Hummer. England. Upper Burcom Tønde Nr. 6 er til Forsøg omlyst med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek., 2. Sm S. 75° Ø. fra Newsham Booth høje Fyr. Tønden kan indtræges uden Varsel. 53° 37' N. Br. 0° 7' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 188. Kjøbenhavn 1910).

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

345. Fyr slukket midlertidigt Fyr tørdt. Noires. Saint Malo. Frankrig. Det hvide, faste Fyr paa Molén Noires er omlyst med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. Det nye Fyr, som skal tøndes, er et hvidt Blinkfyr, der kan brænde til Forsøg. 48° 38' 38" N. Br. 2° 1' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2922. Kjøbenhavn 1909).

346. Baake ødelagt. Men Corn. Ouessant. Den sorte Baake med Gjinder paa Men Corn, Ouessant Ø.-Kyst, er ødelagt af Seem. 48° 28' 0" N. Br. 5° 1' 21" V. Lgd.

347. Hølder bygges. Clarence Pier V. Portsmouth Harbour. England. V. for Clarence Pier bygges Hølder fra Land til Løvvandsmærket. 50° 47' N. Br. 1° 5' V. Lgd.

348. Belysning forandret. St. Ann's Head. Milford Haven. England V.-Kyst. St. Ann's Head lauge, hvide, faste Fyr er nu forandret til et hvidt og rødt Fyr med Formærker. 51° 41' N. Br. 5° 10' V. Lgd. St. Ann's Head høje, røde og hvide, faste Fyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2384. Kjøbenhavn 1909).

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

349. Taagesignal midlertidigt ophørt. Kormoran. Canal du Four. Frankrig. Taagesignalet med Klokke ved Kormoran Fyr gives midlertidigt ikke paa

Grund af Forandring. Naar det atter gives, slaas 20 Slag paa Klokken i hver Minut. 48° 21' 45" N. Br. 4° 47' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2677. Kjøbenhavn 1909).

350. Fyr forandret. Port Maria. Ouhéron. Port Maria. faste Bagfyr er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 196. Kjøbenhavn 1910).

351. Landmærker. Cadix. Spanien. Tæt ved Puntales, i Cadix Haven, er til Radiotelegraffering opført fire c. 70 m høje Gittermaster, der staar henholdsvis 4025 m og 4125 m S. 35 1/2° Ø., og 4025 m og 4125 m S. 34° Ø. fra Taarnet Tavira, den førstnævnte paa 36° 29' 50" N. Br. 6° 16' 25" V. Lgd.

352. Klokketønde udlagt. Laurier Rock. Lockport. Rugged Island Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Den røde Spidstønde ved SV.-Enden af Middle Grund Spit er omlyst med en rød Klokketønde, som ligger i 9 m Vand, c. 25 m SV. for Klippen Laurier Rock, fra Carter Island Fyr i S. 10° Ø., c. 1,1 Sm, og fra Black Point i N. 87° V. 43° 41' 10" N. Br. 65° 5' 40" V. Lgd.

353. Fyrs Bølgengend. Eatonville. Chignecto Channel. Bay of Fundy, Nova Scotia. Eatonville Fyr staar 25 m S. for Bølgedyderen, som er bygget ud i Forlængelse af Eatonville River S.-Kyst. 45° 24' 55" N. Br. 64° 55' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 951. Kjøbenhavn 1909).

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

354. Tønder mangler. Cap Haiti. Haiti N.-Kyst. Paa Cap Haiti Red mangler alle Tønderne. Da Lodserne er upaalidelige, bør den største Forsigtighed ved Besejling anvendes.

355. Tønder udlagt. Schottegat. Curacao. I Schottegat er udlagt fire hvide Stumpstønder, Nr. 1, 2, 3 og 4 henholdsvis fra Flagstangen paa Fort Nassau i N. 14° Ø., 520 m, i N. 29° V., 430 m, i N. 52° V., 860 m og i N. 68° V., 890 m. Flagstangen: 12° 7' N. Br. 68° 56' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

356. Fyrskibet »Bada« flyttet. Buenos Aires Yderred. Rio de la Plata. Argentina. Fyrskibet »Bada« er flyttet 4,5 Sm S. 72° Ø. hen og ligger nu 7 1/2 Sm N. 47° Ø. fra Mundingen af Arroyo Conchitas. 34° 39' S. Br. 58° 2' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

357. Sømærke ødelagt. Miet Marseille. Frankrig. Det røde og sort vandrede stribede Sømærke paa Grunden Miet, mellem Æerne Jaire og Calseraigne, er forsvundet. 43° 11' 33" N. Br. 0° 42' 3" V. Lgd.

358. Grunde, Altmærkning. Baie de Balaklava. Rusland. I Baie de Balaklava strækker et Rev 50. for Indløbet sig fra Kysten 3 Kbl SSV. ud til 3,5 m Klippe, hvorfra Dybden pludselig tiltager til 10 m. En rød Stage med Kægle med Spidsen nedad staar i 16 m Vand, 60 m S. 11° V. for Klippen. Paa Kysten er anbragt to hvide Mærker, Klippen ligger c. 3 Kbl S. 13° V. fra det S.-ligste Mærke.

Grundene med 3,5 m og 7,5 m Vand, som er angivet i nogle Kort, V. og Ø. for Indløbet til Havnen, findes ikke, der er dybt Vand paa begge Steder. Indløbet: 44° 29' N. Br. 33° 34' Ø. Lgd.

Bekendtgørelserne om Sundhedsforanstaltningerne overfor følgende Steder op-
haves:

- 1) Bekendtgørelse Nr. 209 af 12te September 1908 om Sundhedsforanstaltninger overfor St. Petersborg og Kronstadt,
 - 2) Bekendtgørelse Nr. 215 af 19de s. M., der i Følge Bekendtgørelse Nr. 67 af 6te April 1909 endnu er gældende overfor St. Petersborg og Kronstad,
 - 3) Bekendtgørelse Nr. 138 af 25de Juni 1909 angaaende de i Medfør af § 23 i fr. § 15 i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 1104 af 14de Maj 1900 bestemte Foranstaltninger mod Indførelse af Kolera (5 Dages Lægeeftersyn m. v.), og
 - 4) Bekendtgørelse Nr. 154 af 7de Juli 1909 om Sundhedsforanstaltninger overfor Archangel.
- A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatiske Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er herefter i Virksomhed overfor følgende Steder: Havnene ved Det Røde Hav, Havnene i Ægypten og Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier.
- B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.

Frankrig:

N	5399	Port Saïd.
N	5412	Abords de Conakry. Iles de Los.
N	4609	Port Saïd.
†	5259	Conakry. Ile de Los.
R	4585	Baie de Dilibouti. November 1909.
R	4708	Baie de Villefranche. November 1909.
R	5393	Baie de Lévrier. Presqu'île du cap Blanc. December 1909.

Østerrig-Ungarn:

N Verzeichniss der Leuchtfeuer und Seemafestationen im Adriatischen Meere, für das Jahr 1910. Pris: 2 Kronen.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Lystønde slukket. Gjellegrund. Sprogø S. Store Bælt.

Lystønden ved Gjellegrund er slukket. Den vil snarest muligt atter blive tændt.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 17. Februar 1910.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Febr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	95 ³ / ₄ — ¹ / ₂	95 ¹ / ₄	95 ³ / ₄
Danmark		44 ¹ / ₂	46 ¹ / ₂
Norden	82 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	82	82 ¹ / ₄
København		10	20
Carl		—	—
Dannebrog		74 ¹ / ₂	76 ¹ / ₄
Skjold	44	43 ³ / ₄	44 ³ / ₄
Urania		7 ³ / ₄	8 ¹ / ₂
Union		12	20
Dampsk. af 1896		74 ¹ / ₂	76
Hejmdal		88	90
Østasiatiske	133 ³ / ₄	133 ³ / ₄	134
Østersøen		—	—
Nordsøen		3 ¹ / ₂	7
Gorm		68	73
Torm	63	61 ¹ / ₂	69
Inga		9 ¹ / ₂	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		125	200
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 — 43 ³ / ₄	43 ¹ / ₂	43 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3% Stats uops. 1909		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	86 ¹ / ₄ — 86	86	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie		94 ³ / ₄	95
4% — — — 1. —		96 ³ / ₄	98
4% Østift. Kreditf. 6. —	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₄	89 ¹ / ₄
4% — — — 7. —		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. —		93	95
4% Østift. Kreditf. 9. —		94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 ¹ / ₂	150 ¹ / ₄
Privatbank	105 ¹ / ₂ — ³ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂
Landmandsbank		136	136 ¹ / ₄
Handelsbank		137 ¹ / ₄	137 ¹ / ₂
Grundejerbank	30 ¹ / ₂ — ³ / ₄	30 ¹ / ₂	30 ³ / ₄
Burm. & Wain		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	89 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂	90
Sukkerfabr.	246 — 245 ³ / ₄	245 ³ / ₄	246
Bryggeri Aktier	152 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	152 ¹ / ₄	152 ¹ / ₂

Vekselkursør d. 16. Februar 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.22	18.19
Paris	72.40	
Amsterdam	150.20	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 16. Februar 1910.

Russiske Noter	216.75
4% Russiske Consols	91.90
3 ⁹ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.30
5% Mexikanske 1899	102.70
5% Rumænske Stats	102.40
4% — — 1890	95.00

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

„Forenede Dampsk.“ 38,000, „Danmark“ 26,000, „Norden“ 20,000, „København“ 6,000, „Dannebrog“ 14,000, „Urania“ 12,000, „Dansk-Russisk“ 112,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

River-side Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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



Verdens mest effektive

Ildslukker

„PERFECT“

Slukker med Skum,
der øjeblikkelig kvæler Ilden.

Eneste Sprøjte,

der kan slukke

Benzinbrand.

Eneforhandler for Danmark:

J. A. W. OLSEN VESTERVOLDGADE.
Telefon 7490.

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræs. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Køb. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283

Julius F. Schierbeck



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

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Skibshypothekbanken

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

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 22. Februar 1910.

»Cambodia«s Forlis. Grimstad, 18. Februar. (Ritz. Bur.) Kaptajn Christensen paa »Cambodia« oplyste i sin Søforklaring i Dag, at Skibet afgik fra Frederiksstad Tirsdag Kl. 8 med Lods om Bord og med Kurs paa Færder. Vejret var let diset, og Kaptajnen var paa Broen næsten hele Tiden; man gik med sagtnet Fart. Første Styrmand havde Vagt fra Kl. 8 til Kl. 12 Nat; Kaptajnen var paa Broen eller i Bestiklukafet. Kl. 8,25 passeredes Lyngør Fyr; der var da klar Luft, Fyrets Farve saas, men Distancen fra Fyret kunde ikke bedømmes ved Pejling. Kursen var som før. Et Dampskib saas at gaa samme Vej. Kl. 12 afløste anden Styrmand paa Broen. Kl. 11,45 begyndte det at blive Sneykning. Farten mindskedes nu, og Kaptajnen og Styrmanden gav to Stød i Fløjten. Kl. 12,15 og Kl. 12,30 tog Skibet to Gange Grunden; Maskinen standsedes, Skibet stod da fast. En af Styrmandene kaldte da Mandskabet sammen og udsendte en Maskinist for at faa Besked om Situationen i Maskinrummet, men Budet naaede ikke derned paa Grund af Vandet. Der blev opsendt Rakter og affyret Kanonskud. Kaptajnen mærkede ikke, at Skibet brækkede, før Agterskibet gik under Vand. Bagbords Redningsbaad blev knust; Kaptajnen gav Ordre til Mandskabet om at komme op paa Broen. Mandskabet, som stod ved Redningsbaaden, nægtede at komme. Kaptajnen fandt det saa bedst at samle Mandskabet forude paa Bakken, da det var det sikreste Sted. Man hverken saa eller hørte noget til de 16 Mand, der var gaaet i Baaden. Kaptajnen lod Ankeret falde for at holde Skibet fast paa Grunden. »Activ«s Redning af de 13 Mand anses for at have været ikke uden Fare. Kaptajnen var sidste Mand om Bord. Der blev ikke benyttet Lod, da man kun havde 200 Favne Line og Dybden af Farvandet er 200—250 Favne efter den afsatte Kurs.

Kaptajnen paa »Cambodia« telegraferer Fredag d. 18. ds.: Forskibet er forsvundet i den stærke Paalandsstorm i Nat. Uvejret forhindrer Dykkerundersøgelse af Vraget. Endnu intet Spor af de Savnede.

Den skandinaviske Skibsførerkon-gres i Stockholm d. 24. Februar skal behandle følgende Program:

1. Statuter for Samarbejdet.

Fra Sveriges Fartygsbefälsförening:

2. Hvad bør og kan gøres for at modarbejde Angreb, som fra socialistisk Side gøres for at skade Disciplinen om Bord?
3. Modarbejdelse af saadanne Forandringer i vore Sølove, som har til Hensigt at give Mandskaberne Strejkeret.
4. Skibsførernes besværlige og i mange Tilfælde fuldstændig retsløse Tilstand med Hensyn til den i de skandinaviske Lande stadig mere benyttede Tidsbefragtning, eksempelvis en i disse Certepartier indført Klausul om Ret for Befragteren i Tilfælde af Misfornøjelse med Skibsføreren til at forlange dennes Afskedigelse, en Misfornøjelse, som ofte opstaar, naar Skibsføreren ikke finder at kunne opfylde Befragterens altfor store Krav angaaende Fart i Taage. Slitage af Materiel, og lignende.
5. Førernes Stilling forøvrigt til saavel Over- som Underordnede.
6. Forsøg paa ved Lovbestemmelser at tvinge Rederne til at udbetale de af Skibsførerne indsatte Penge, naar de har købt deres Pladser, men alligevel bliver afsat fra deres Stillinger, uden at grovere Tjenestefejl foreligger.
7. Om Indførelse af international Rorkommando.

8. Straffebestemmelser for Undladelse af at føre reglementerede Signaler.

Fra den almindelige danske Skibsførerforening:

9. Formen for et indbyrdes Solidaritetsforhold mellem de forskellige Landes Foreninger og disses Medlemmer.
10. Optage Spørgsmaalet om, hvorvidt der fra de Overordnede Side kan fordres eller tages saadanne Dispositioner, som kunde afværge eller eventuelt modvirke den skarpe Kløft, Samfundsforholdene mere og mere skaber mellem de forskellige Klasser inden Borde.
11. Paa hvilken Maade og under hvilke Former bevares og uddannes den fremtidige nautiske Stand bedst?

Fra Finska Skeppsbevälsförbundet:

12. Ønskeligheden af et Samarbejde med den Hensigt at faa Signalering efter Morses System almindeligere bekendt og tillempet for Praxis.

Fra Kaptajn Rinman:

13. Signaler for Skibe, som sidder fast i Isen.
14. Morses Signaler for Bogstaverne ä og ö i de skandinaviske Lande samt for det norske og danske aa, og svenske samt franske å.

Fra Norsk Skibsførerforening:

15. Disciplinærforholdene om Bord i Handelsflaaden, og
16. om Oprettelse af frivillige Sømandshøjskoler. (Norg. Sjøft.)

Revision af Lodspensionsloven. Lodsföreningen for det vestlige Distrikt har paa en Generalforsamling i Aarhus vedtaget at sende en Deputation, bestaaende af Formanden, Lods Østergaard, Løgstør, Lodsformand Kirch, Aalborg, og Lodsformand Geisnæs, Grenaa, til Marineministeriet for at forhøre, om man ikke snart fik den ventede Revision af den nugældende Lodspensionslov i Anledning af den paatænkte Reduktion af enkelte Lodseriers Takster. Det udtales, at efter de foreliggende Oplysninger at dømme og under Hensyn til Arbejdet og Ansvarret kan Lodstaksterne ikke siges at være for høje.

(Berl. Tid.)

Passeret Vrag. Frederikshavn, 17. Februar. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Frejr«, Kaptajn H. Petersson, indkom hertil i Eftermiddag og rapporterer, at den d. 16. ds. i Nordsøen passerede Vraget af Barkskibet »Hauge-sund« af Kristiania paa 56° 15' N. Br. 4° 15' Ø. Lgd. Barken blev bordet, men der var ingen Mennesker om Bord, og med den høje Sø var det umuligt at faa Skibet paa Slæb. Barken var lastet med Træ.

Masnedøbroen. En Deputation af Beboere fra Nordfalster havde i Følge »Natl.« forleden Audiens hos fung. Trafikminister Weimann for at udtale deres Ønske om, at Masnedø-Projektet maa blive fremmet, og for at fremsætte Ønsker med Hensyn til den nordligste Station paa Falster.

Rettelse. I Hr. Dampskibsfører Heises Artikel i dette Blads Nr. 13 om »Orlogsmarine-Koffardimarine«, er der i sidste Linie af næstsidste Stykke indløbet en Trykfejl. Det hedder deri: »De tyske Kielerskibe føres jo forøvrigt af Koffardikaptajner, og de danske Kielerskibe er jo ikke ringere.« — I Stedet for »danske Kielerskibe« skal der staa »danske Skibsførere«.

Dybden paa Løgstør Grunde. Med den stærke østlige Snestorm i Januar Maaned sandede Løgstør Grunde til, saa at Dybden reduceredes fra 13 Fod til kun $9\frac{1}{2}$ à 10 Fod Vand, hvorfor Marineministeriet udsendte Ordre til Lodserne om, at de kun maatte besejle Løgstør Grunde med Skibe af 9 Fods Dybgaende. Det er aldeles ødelæggende i denne Tid at slutte Dampere til de vestlige Limfjordsbyer, da mere end Halvdelen af Fragten gaar til Lægtring, og dertil kommer et langt Ophold, der let kan beløbe sig til 8 à 10 Dage.

Normale Tilstande kan først ventes om 3 à $3\frac{1}{2}$ Maaned, og til den Tid vil der kun blive en smal Rende med 13 Fods Dybde og indtil 30 Fods Bredde, som ikke vil blive let at besejle.

Da der ialt skal optages 15,000 Kbfv. Sand, vil Opgravningsmaskinen »Dragen« faa et stort Arbejde at udføre. Hele Sommeren vil nok gaa, forinden der igen kan blive en Rende af 200 Fods Bredde og 13 Fods Dybde.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Højesteretsdom.

Natten mellem den 14. og 15. December 1907 traf den Det danske Kulkompagni tilhørende Damp »Julius Holmblad« 28 Sm. VNV. for Hanstholm Barkskibet »Auhild« af Bergqvara med afbrækket Ror. Barken var paa Rejse fra Burntisland til Kalmar med en Ladning Kul, men da den befandt sig i Nordsøen, blev dens Ror ubrugeligt. Det blæste hele Natten en haard Storm, og den blev signaleret efter Hjælp. En Damp kom i Sigte; men kunde paa Grund af den haarde Storm ikke yde Bistand. Barken laa da, som det hedder i Skibsdagbogen »uden Kommando for fuld Storm og i redningsløs Tilstand«.

Om Aftenen den 15. observerede »Julius Holmblad« Barken, holdt hen til den og fik en Trosse om Bord. Slæbningen gik langsomt, da Slæberen flere Gange sprang; men tilsidst tog Dampere Barken paa Siden, og paa denne Maade lykkedes det at komme rundt om Skagen, og den 17. December naaedes Frederikshavn.

Damperens Fører anlagde Sag ved Frederikshavns Søret mod Barkens Repræsentant, Firmaet P. J. Kall. Frederikshavn, og paastod sig tilkendt en Bjergeløn af 10,000 Kr. Barkens Netto Værdi med Ladning var ansat

til c. Kr. 15,249. Fra Barkens Side blev det under Sagen hævdet, at det ikke drejede sig om en Bjergning men en Slæbning, og den paastod sig derfor fritunden mod en Betaling af 3,000 Kr.

Baade ved Søretten og Overretten fastsattes Bjergelønnen til Kr. 8,000.

Denne Dom stadfæstede Højesteret d. 12. ds., og »Auhild«s Repræsentant dømtes til at betale 200 Kr. i Procesomkostninger for Højesteret samt 10 Kr. til Justitskassen.

Stranding ved Gl. Skagen.

Vi har modtaget følgende:

I Dansk Søfartstidende af 8. Februar læser jeg et Angreb paa mig af Forbjerger Bagh fra Skagen. Jeg tillader mig derfor at bede om Plads for følgende:

At jeg som saa mange Skibsførere har gisset mig i fejl Afstand fra et Punkt i diset og taaget Luft, stolet for trygt paa denne Gisning, og derfor ikke brugt Loddet tilstrækkeligt, hvilket havde til Følge, at en stærk ukendt Strømsætning hurtig satte Skibet paa Grund, er indrømmet. For denne Fejltagelse har jeg staaet til Ansvar overfor rette Vedkommende og mener ikke yderligere at skyldte Hr. Bagh Regnskab derfor.

Med Hensyn til hvem der holder sig til Sandheden, da vil jeg trøstlig overlade Dansk Søfartstidendes Læsere selv at dømme. For de fleste vil dette ikke være vanskeligt, men til yderligere Vejledning tjener:

Naar Hr. Bagh skriver, at han ikke forbød mig at komme om Bord i mit Skib; men tværtimod indbød mig til at komme, saa ser dette rigtig pænt ud; men Sandheden er den, at da jeg kom over Rælingen, blev jeg omringet af Bjergerne, ja en af disse tog mig endogsaa i Brystet med den Bemærkning, at jeg ikke fik Lov til at komme om Bord, da Skibet nu var deres. Da jeg selvfølgelig ikke vilde forlade Skibet, men hanede mig Vej til Kahytten, blev jeg atter her omringet og forbudt Adgang.

Naar Hr. Bagh i en Skrivelse til Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler, at to af Bjergerne havde en anden Opfattelse af Situationen end han, hvorfor de vilde forbyde Kaptajnen at komme om Bord og senere formene ham Adgang til Kahytten, saa spørger jeg: Hvorfor meddelte Hr. Bagh ikke dette offentligt, da det netop passer med det af mig anførte?

Hr. Bagh skriver, hvad jo er rigtigt, at Skibet laa »frit« udenfor Revlen klart til at sejle, uden at nogen havde rørt en Haand, men hvorfor vilde han da i timevis forhindre mig i at sejle og forsøge at faa mig til at betale en Bjergeløn paa Kr. 5,000? Dette nødte mig til at indlade mig i Forhandling med ham: thi hvad skulde jeg vel gøre? Jeg befandt mig nemlig i en Situation, som ligner dens, der er falden iblandt Røvere.

Trods Hr. Baghs Udsagn er det rigtigt, at jeg i Kahytten skrev en Kontrakt for at faa en Ende paa Sagen, da jeg, som tidligere anført, frygtede for, at de gunstige Vejrforhold skulde forandre sig, og Skibet maa ske atter komme paa Grund eller lignende. Hr. Bagh indrømmer forøvrigt i sin Skrivelse, at jeg opfordrede ham til at underskrive paa, at han forbød mig at sejle med Skibet, hvilket netop var et af Hovedpunkterne i Kontrakten; men da han hørte, hvad denne lød paa, blev han bange og sagde, at den Paastand kunde han ikke skrive under paa; men tillod mig nu at sejle.

Dette vil Hr. Fyrmester Jørgensen, Højens Fyr, hvem jeg skylder Tak for, at jeg slap saaledes derfra, kunne bevidne.

Naar Hr. Bagh videre vil give det Udseende af, at han har taget vort Tøj i Land og om Bord igen uden Vederlag, da passer heller ikke dette, da min Reder har betalt 60 Kr. for denne Tjeneste. Ligeledes er det usandfærdigt, naar Hr. Bagh skriver, at en bemanded Motorbaad satte Kurs efter Skibet. Denne Baad var nemlig langt derfra og styrede Kurs efter Hirtshals, hvilket Hr. Redningsformand Ruth straks udtalte til mig, at han vilde bevidne.

Jeg overlader nu *Dansk Søfartstidendes* Læsere selv at dømme om »Arten« af Hr. Baghs »Sandhedskærlighed«.

Marstal, den 13. Februar 1910.

R. W. Caspersen.
Fører af 3/m. Sk. »Niels«.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* af 8. Februar findes en Skrivelse, rettet til Kaptajn Caspersen fra Forbjerg Bagh i Skagen, og da denne langt fra er sandhedskærligt affattet, tillader jeg mig at bede om Plads for følgende Bemærkninger:

At vi med 3/m. Sk. »Niels« af Marstal, strandede ved Gl. Skagen d. 16. December f. A., er bekendt og omtalt. Men naar Formanden for Bjergerne, Hr. Bagh, skriver, at han har ventet paa Kaptajnen for at komme om Bord, samt ingen Hindringer lagt os i Vejen for at sejle med Skibet, føler jeg det som min Pligt at fremkomme med disse faa Bemærkninger.

Lørdag Morgen, d. 18. December stod jeg tillige med Kapt. Caspersen op en Times Tid før Dag og saa da, at Vejret var godt og Vinden SØ. Omtrent en halv Time derefter kom Formanden Hr. Bagh til Stede og meddelte, at Bjergningsdamperen var paa Vej til os og vilde komme om Formiddagen. Kaptajnen enedes da med Formanden om at gøre Tøjet klart og derefter gaa om Bord, naar det blev Dag.

Vi blev kort Tid derefter meget overrasket ved at høre, at Formand Bagh med Mandskab var gaaet om Bord, uden at vi havde Anelse derom. Det beviser Hr. Baghs Sandhedskærlighed, naar han skriver, at han tvende Gange sendte Bud til Kaptajnen om at følge med sig samt sendte Baad efter ham, da dette ikke passer, hvilket jeg véd, da jeg hele Tiden var i Kaptajnens Nærhed. Denne forlod først mig, da det overraskende Budskab naaede os, at Bjergerne var gaaet om Bord.

Da jeg senere kom om Bord med Mandskabet og Tøjet, overraskedes vi ved gentagne Gange fra Bjergernes Side at høre, at Skibet ikke hørte os til, men derimod var under Bjergernes Kommando og Eje. Dette bevises tydeligt ved, at en Del af Bjergerne i mit Paasyn sjælede Kæden ud for at sejle med Skibet; men paa Kaptajnens Ordre blev denne sat sammen igen.

Bjergerne hindrede Skibet fra at sejle bort med den gode Vind i c. to Timer og udsatte derved dette for yderligere Fare, da Vejrforholdene kunde have forandret sig, medens Kaptajnen var i Strid og Underhandling med Formanden, Hr. Bagh.

Jeg hørte Bjergerne tale indbyrdes om, at det var kedeligt, at de ikke var kommen noget før paa Færde, saa de kunde have været sejlet bort med Skibet, før vi kom om Bord. Dette tør vel være tilstrækkeligt til at bedømme Hr. Baghs Indlæg.

Marstal, den 15. Februar 1910.

K. P. Christensen,
Styrmand.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentlige uforandrede, hvad Fragtraterne angaar, idet disse fremdeles er lave, dog er der nogle flere Laster i Markedet af Is og Træ saavel pr. straks som senere, men det er lige vanskeligt at komme til Forretning, idet Rederne vægrer sig ved at akceptere de ret ofte meningsløse lave Tilbud fra Befragterne; dog er den fragtledige Tonnage ikke stor, saa at der er en Mulighed for, at Rederne i en ikke saa fjærn Fremtid vil faa nogen Indflydelse paa Fragtraternes Størrelse, særlig hvis der, hvad man tør haabe, kommer nogle flere Ordre frem i Markedet. Danmark har haft enkelt Kornlast, men er forøvrigt tomt. Tyskland er ma. Østnorge har taget nogle Sejlere for Is- og Trælaster og er fremdeles aaben for forskellige Laster for Salg med Skib, men vanskeligt at komme an med. Vestsverig er ma; Bottehavet og Finskebugt udbyder flere Laster, men ogsaa her er Forretning vanskelig.

Returfragter Vest fra holder sig fremdeles uforandrede, dog er Kulfragter til Østnorge atter lavere og uden Interesse, medens Danmark og Tyskland har forskellige særlig mindre Ladninger i Markedet til uforandrede Rater.

For de mindre Skibe har sidste Uge ikke frembragt Forandringer af væsentlig Betydning; saa godt som alle de tyske Østersøhavne søger Tonnage pr. Marts for Korn, og af ny Afslutninger kan nævnes fra Colberg for Havre 5½ M. og fra Greifswald 5¼ à 5½ M.; de øvrige Rater er som nævnt i forrige Beretning. Heller ikke Sverig har særlig nyt at melde, udover hvad sidst opgivet; med Laster til Königsberg og Danzig er det imidlertid ret sparsomt. Med Hensyn til Danmark har Provinserne nogle flere Byglaster til Kjøbenhavn, Aarhus og østslesvigske Havne og noterer 14 à 15 Øre; Kjøbenhavn sluttede, stadig fra ventende Dampere, for Hvede til Aarhus 15 Øre, Halmstad 12 Øre og har endnu Laster til Sydsverig, for hvilke kun noteres Sommerfragter.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Thore

afholdt d. 15. ds. ekstraordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Axel Damm dirigerede.

Til Kommitteret valgtes enstemmigt Hr. H. Gløsimodt.

Det følgende Punkt paa Dagsordenen var Generalforsamlingens Godkendelse af Købet af Dampskibene »Austri« og »Vestri« samt eventuelt af Dampskibet »Ingolf« og endvidere Godkendelse af den af Forretningfører og tre Kommitterede foretagne Pantsætning af fem af Selskabets Skibe.

De ønskede Godkendelser gaves enstemmigt.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874

afholdt Fredag den 18. Februar 1910 sin Generalforsamling i Prins Wilhelms Palæ. Et betydeligt Antal Medlemmer havde indfundet sig.

Formanden, Kaptajn H. V. Bang bød Forsamlingen velkommen.

Overretssagfører H. Steinthal overtog Ledelsen af Forhandlingerne.

Aarsberetning.

Formanden aflagde derefter Beretning for Virksomheden i Aaret 1909.

Forinden udtalte han paa Foreningens Vegne den hjerteligste Deltagelse og inderligste Sympati for de ved »Cambodia«s Undergang Forulykkedes Efterladte.

Forsamlingen gav sin Tilslutning til Kende ved at rejse sig.

Formanden fremhævede stærkt, at Foreningen for at fremme sin Hovedopgave, Forbedring af Skibsførernes hele Stilling, maatte søge Samarbejde med andre lignende Foreninger og Organisationer

baade her i Landet og i Nabolandene, navnlig i Norge, Sverige og Finland. Et saadant Samarbejde er ogsaa blevet indledet i det forløbne Aar. Formanden henledte saaledes Medlemmernes Opmærksomhed paa Kongressen i Stockholm, der vil blive afholdt den 24. Februar, og paa hvilken bl. a. de disciplinære Forhold om Bord i Skibene, Skibsføreres Beskatning og en Forbedring af Forholdene under Time-Charter vil komme til Forhandling. I Tyskland har Spørgsmaal om Kaptajnernes Indskud af Kapital i de Skibe, de fører, — et for Kaptajnerne ofte højest uheldigt Forhold, — været forhandlet og dette Spørgsmaal vil ogsaa komme til Forhandling paa Kongressen i Stockholm. Formanden meddelte endvidere, at han havde været hos Ministeren for Handel og Søfart, som havde lovet sin Støtte til Forbedringer i Lovgivningen. Han henledte Opmærksomheden paa Arbejdet for Oprettelsen af et Fællesraad for alle Søfarts- og Sømandsforeninger og paa forskellig anden Virksomhed i Aarets Løb. Paa Kobbergrunden er der blevet udlagt en Lydbøje. I Drogden er der udlagt en ny Lysbøje, nærmest i Anledning af lidet tiltalende Krav og Klager fra tyske Søfarendes Side.

Foreningen har faaet sit eget Medlemsblad i Stedet for »Navigatøren«. Redaktørens Gage er 1,200 Kr., medens Foreningen kun ydede 500 Kr. af Gagen til »Navigatøren«s Redaktør. Annonceindtægten af »Navigatøren« var større, end den er af det ny Blad, men den maatte jo deles mellem begge Foreninger.

Paa given Foranledning henledte Formanden Opmærksomheden paa Oprettelse af en Sømandshøjskole, hvor Meddelelsen af den fornødne Kundskabsfyldelse faar en mere frivillig Karakter. Men til den, der skal staa i Spidsen som Skibets Fører, maa der stilles endnu større Krav. Man maa begynde med Ungdommen, men man bør ikke være med til at lægge Tryk paa den, Undervisningsarbejdet bør ikke være tvungent.

Regnskabet.

Kaptajn Ørum gennemgik som Kasserer indtil Aarets Udgang Foreningens Regnskaber.

Vi anfører, at Kontingentet i Kjøbenhavn beløb sig til 8,574 Kr., i Marstal 252 Kr. og i Sønderho 276 Kr. Foreningen havde den 1. Januar 1910 612 Medlemmer. I Aarets Løb havde der været en Tilgang af 37 og en Afgang af 29 Medlemmer.

Indtægter og Udgifter balancerede med Kr. 14,424.59. Foreningen ejede ved Aarets Udgang Kr. 11,692.39.

Enke- og Hjælpekassen havde den 1. Januar 1910 225 Medlemmer. Indtægts- og Udgiftsside balancerede med Kr. 11,739.07. I Understøttelse blev der udbetalt til Enker i Kjøbenhavn 5,845 Kr., i Sønderho 745 Kr., i Marstal 1,330 Kr. og i de andre Provinser 1,960 Kr. samt i Understøttelse til Medlemmer 156 Kr. Enke- og Hjælpekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 153,401.36.

Sygekassens Indtægter og Udgifter balancerede med Kr. 7,209.31, og Sygekassen ejede ved Aarets Udgang Kr. 14,495.25.

Forskellige Foreningens tillagte Legater ejede ved Aarets Udgang tilsammen Kr. 24,024.38.

Samtlige Regnskaber godkendtes enstemmigt.

Lovændringer.

Formanden anbefalede en Ændring af Lovenes Paragraf 6, hvorved Kontingentet fra 1. Januar 1910 ansættes for Førere af Skibe paa 300 Netto Reg.-Tons og derover til 24 Kr., for alle andre Medlemmer til 12 Kr. Ved Indmeldelse efter 30. Juni betales kun halvt Kontingent for den tilbageværende Del af Aaret. Indskudet 10 Kr. betales fuldt ud uanset paa hvilken Tid Indmeldelsen finder Sted.

Formanden bemærkede, at denne Sag har staaet paa Dagsordenen i flere Aar, og der bliver ikke Ro, før den gennemføres. Bestyrelsen har sat sine Mandater ind paa dette Spørgsmaal. 6 Kr. i 1874 var ikke det samme som 6 Kr. nu. Man siger at Tiderne nu ikke er gode, men hvor naar har man nogensinde sagt, at Tiderne var gode? Mange Medlemmer, siges der, har ondt ved at svare højere Kontingent, men til Formaal som her er Tale om, maa ethvert Medlem kunne yde 2 Kr. maanedlig. I en passiv Forening kan man nøjes med, hvad man faar ind, thi naar man ingen Penge har, udrætter man da heller ikke noget. Men i en aktiv Forening som Skibsførerforeningen maa man have Penge, thi der skal stadig arbejdes, og har man de fornødne Penge, kan man i paakommende Tilfælde optræde langt skarper end ellers. Det vil derfor betale sig at forhøje Kontingentet. Giv os noget at virke med, saa skal vi ogsaa ndrette noget!

Kaptajn Minor Rasmussen, Marstal, udtalte sig stærkt imod Kontingentforhøjelsen.

Formanden imødegik hans Indvendinger og fremhævede fra sin Bekendtskabskreds et Eksempel paa, at en Husholderske betalte 12 Kr. aarlig i Kontingent til en Forening, hun var Medlem af.

Efter yderligere Forhandling vedtoges Lovændringerne og Kontingentforhøjelsen med 241 Stemmer imod 101, altsaa med kvalificeret Majoritet.

Det vedtoges ligeledes at udvide Bestyrelsen til 18 Medlemmer, 9 færende og 9 ikke-færende, foruden Formanden.

For Sygekassen vedtoges en Bestemmelse om, at der udbetales en ugentlig Sygehjælp af 5 Kr. efter det Tidspunkt, da Rederiets Pligt er ophørt. Der var nemlig forekommet et Tilfælde, hvor Sygekassen havde betalt, hvorfor Rederiet, der havde Pligten at betale, undrog sig denne.

Efter en længere Forhandling vedtoges det at nedsætte Enkeportionerne fra 70 til 60 Kr. og Børneportionerne til 20 Kr. Man havde maattet laane 3,000 Kr. af Sygekassen til Enkekassen. Der var for Tiden 140 Enker; Nedsættelsen vilde altsaa beløbe sig til 1,400 Kr.

aarlig, hvorved man vilde blive i Stand til at dække Underskudet. Formanden udtalte, at det var en pinlig Sag at nedsætte Enkeportionerne, da der er mange fattige Enker; men det er en Nødvendighed at gøre det.

Der var ogsaa Spørgsmaal om at lukke Enkekassen for yderligere Tilgang i en Aarrække til Forholdene bedredes, hvilket Kaptajn Minor Rasmussen dog bestemt advarede imod.

Valg.

Til Bestyrelsen valgtes de færende Medlemmer: Kaptajnerne Egenese, Gjerløff og Schoubye, og de ikke-færende Medlemmer: Kaptajnerne Krohn, Hartmann og B. C. Jørgensen, Kjøbenhavn, medens C. H. Poulsen og Mathiesen genvalgtes.

Til Revisorer valgtes Kaptajnerne Ørum og A. Petersen. Formanden meddelte, at Foreningens mangeaarige Bestyrelsesmedlem, Kaptajn Breiningen, den 19. April fylder 80 Aar. Han udbad sig Forsamlingens Bemyndigelse for Bestyrelsen til at overbringe Kaptajn Breiningen en Adresse fra Foreningen i den Anledning.

Sluttelig bragte Formanden Forsamlingen en hjertelig Tak, navnlig for dens Afgørelse af Spørgsmaalet om Kontingentforhøjelsen, som ellers altid vilde have givet Æro. Det var hans Haab, at Fremtiden vil blive mere levende i alle Retninger end hidtil inden for Foreningen.

Dermed hævdedes Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

Stevn, Fiskekutter af Esbjerg, kom d. 17. ds. ved Afsejling fra Aarhus paa Grund ved Sletterhage Fyr. Mandskabet maatte redde sig i Land, da Søen stadig slog over Skibet. Svitizers assisterer.

H. A. Hansen, Dpsk. af Thursø, der, som meddelt, strandede ved Gjedser, og senere blev indbragt til Gjedser, er nu af to Bugserbaade bragt hertil for Reparation.

Emma, Galease af Hamburg, er d. 17. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Helsingør med en Ladning Majs sunket c. ¼ Mil Nordøst for Vejvø Fyr. To Mand af Besætningen reddede sig i Land i egen Baad; Kaptajnen, der blev paa Skibet, formodes at være druknet.

Vilhelmine, Galease, er d. 17. ds. paa Rejse fra Kappel til Ours med en Ladning Rug strandet paa Sandhagen i Ebeltoftvig. Besætningen, Kaptajnen og en Mand, blev reddet i Land paa Ahlodden i stærkt forkommen Tilstand. Svitizers har d. 21. ds. bragt Galeasen flot og ind til Aarhus.

En tysk Galease, der var bestemt til Thisted med en Ladning Hvede, er d. 19. ds. i stærk Taage strandet ved Mulbjergene. Svitizers assisterer. Besætningens Skæbne er ubeekendt.

Hesslø, 20. Februar. (Ritz. Bur.) Dampskibet Kai af Kjøbenhavn, tilhørende Dampskibsselskabet »Myren«, paa Rejse fra Aarhus i Ballast, er grundstødt paa Hesslø Sydostrev Natten mellem den 19. og 20. ds. Svitizer i Forening med Bjergere fra Lynæs arbejder paa at bringe Skibet flot, men endnu er intet Resultat naaet, da Skibet staar meget haardt.

Nybygninger, Køb og Salg.

Kaptajn R. Petersen, Rudkjøbing, har i Følge »Øl. Dagbl.« solgt den ham tilhørende Skonnert »Alfred« af Strynø. Skibet, der maaler 37 Netto Reg.-Tons og er bygget i Assens i 1879, er solgt til et Rederi i Sverige for en Købesum af Kr. 5,200.

Kaptajn P. Andersen, Marstal, har d. 16. ds. solgt den ham tilhørende Galease »Uffo«, der maaler 71 Netto Reg.-Tons, til Styrmand Jens Boye Albertsen, Ommel, for en Købesum af Kr. 6,250 med Assuranceret. Skibet er bygget i Assens i 1870.

(»Æro Avis«.)

Dampskibet »Vestria«, bygget for Regning A/S. Dampskibsselskabet Thore, Kjøbenhavn, blev d. 19. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 150' 0" langt i Hoveddækket, 26' 4" bredt og 9' 10½" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 300 I. H. K.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en mindre Bugser- og Transportdamper.

Ring Andersens Jernskibsværft har i Følge »Svendb. Amtstid.« fra Kjøbenhavns Vandbygningsvæsen faaet Bestilling paa to selvlossende Jernpramme. Prammene

skal, naar de bliver færdige, til Esbjerg, hvor de skal assistere ved Udbringingen af de store Ødelæggelser, Stormfloden har anrettet.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

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

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427. Vejle. Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 19./2. til Bordeaux. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 20./2. — Algarve, Borries, ank. Newcastle 19./2. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 21./2. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Holtenau 19./2. for Reval. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 14./2. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./2. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Antwerpen 16./2. — Aurora, Fischer, afg. Reval 20./2. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Havre 17./2. — Beira, Lunge, ank. Marseille 20./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Reval 20./2. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Genua 16./2. — Douro, Søberg, afg. herfra 20./2. til Königsberg. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 20./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. London 14./2. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 19./2. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 13./2. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 11./2. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 20./2. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Palermo 16./2. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./2. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 20./2. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 7./2. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 20./2. — Kursk, Gommessen, pass. Brunsbüttel 18./2. for London. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 16./2. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, ank. Leghorn 19./2. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 19./2. til Havre. — Moskø, Jønsen, ank. Reval 19./2. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 18./2. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, ank. Libau 20./2. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Getsche, afg. New Orleans 15./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, ank. London 15./2. — Pregel, Sonne, afg. Dunkerque 19./2. hertil. — Saga, Wiberg, afg. Riga 19./2. til Antwerpen. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 19./2. til Haugesund, Kristiansand og Arendal. — Tiber, Bech, ank. Malaga 19./2. — Tyr, Thaning, ank. hertil 20./2. — United States, Wulff, ank. New York 10./2. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 20./2. — Dokka, afg. herfra 19./2. til Manchester. — Freya, ank. Stettin 20./2. — Vadsø, afg. Manchester 17./2. til Liverpool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Libau 16./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, afg. Memel 15./2. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 18./2. til København. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. København 17./2. til Windau. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cette 17./2. til Kysten af Syrien. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. København 19./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Kalundborg 16./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Blyth 10./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Buvingen 17./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Malmø 16./2. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 12./2. til Pozzuoli.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 11./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sunderland 16./2. — Martha, Christensen, ank. Dundee 19./2. — Elna, Ratje, ank. Arzew 12./2. — Therese, Pedersen, ank. Oran 17./2. — Simone, Møller, afg. Phillipville 18./2. — Jeanne, Løffler, afg. Newport 15./2. — Vera, Riso, afg. Nizza 19./2. — Daisy, Lagesen, afg. Boulogne 18./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 16./2. — London, Bom, afg. Rotterdam 18./2. til Dunston. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 18./2. — Bryssel, Kaas, afg. Tripoli 17./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. København 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. St. Vincent 12./2. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 8./2. til St. Vincent.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Stettin 18./2. — Nelly, Clausen, afg. Rotterdam 18./2. til Newport Mon. — Fanny, Eriksen, ligger i København. — Lilly, Schubert, afg. Libau 19./2. til Dublin. — Alexy, Jessen, afg. Sønderborg 18./2. til Königsberg. — Dagny, Sørensen, ank. Memel 17./2. — Mary, Bang, ligger i Helsingør.

København. Hafnia, Hansen, ank. Ghent 19./2. — Russia, Poulsen, ank. Novorossisk 17./2. — Carl Hecksher, Starck, ank. Antwerpen 13./2. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 16./2. — Normanna, Erichsen, ank. Havanna 16./2. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 6./2. — Canada, Jespersen, afg. Almeria 5./2. — Livonia, Lindberg, ank. Livorno 18./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam-Larsen, afg. Tampico 13./2. — Gratia, Lorensen, afg. Barcelona 19./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 17./2. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Hamburg 12./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Novorossisk 2./2.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Riga 13./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Barry 17./2. — Estonia, Winckler, afg. Kristiania 16./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. København 19./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Aalborg 17./2. — Secalia, Jensen, afg. Kingstone 16./2. — Frumentia, Andersen, ank. New York 13./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Gibraltar 12./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 13./2.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 14./2. til Port Said. — Cathay, Kruise, afg. Suez 14./2. til Hongkong. — Indien, Gabe, afg. Shimonoseki 15./2. til Dalny. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 15./2. til Calicut. — Samui, Licht, ank. Bangkok 6./2. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 7./2. til Cochín. — St. Croix, Jensen, afg. Port Said 17./2. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Devonport 18./2. — Bintaung, Juel-Hansen, afg. Las Palmas 13./2. til Genua.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2.

Term. Sara, Jensen, afg. Rotterdam 15./2. — Helene, Sørensen, afg. Brunsbüttel 14./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Amsterdam 15./2. — Hermia, Hansen, ank. Tynen 16./2. — Alice, Schultz, ank. Boness 18./2.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. København 5./2. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Kingston 20./2. — G. Koch, Jørgensen, ank. København 14./2. — Haus Tavsen, Klaaborg, afg. Hangö 15./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aarhus 16./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, pass. København 17./2. nordg. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. København 21./2. — F. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Cardiff 19./2. — Ajax, Brorsen, ank. Randers 16./2.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Antwerpen 18./2.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Antwerpen 15./2. — England, Andersen, afg. Esbjerg 18./2. — Rusland, Madsen, afg. Boness 18./2.

Europa. Europa, Hansen, ank. Windau 16./2. — Tyskland, Danstrup, afg. Tyne 15./2.

Frem. Austa, Bagger, ank. Swansea 17./2. — Freja, Nielsen, afg. Gøteborg 15./2. til Blyth. — Vera, Thing, afg. Odense 17./2. til Granton.

Thore. Sterling, Hansen, afg. Reykjavik 16./2. til København via Leith. — Kong Helge, Olsen, afg. Troon 18./2. til Færøerne og Island. — Ingolf, Schietz, ank. København 21./2.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. København 15./2. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Korsør 20./2. til Leith. — Rimfaxe, Krarup, afg. Helsingør 20./2. til Rotterdam. — Scach Steenberg, Theilland, ank. Methil 17./2.

Sejlskibe.

Fans. Nordby. Sørine, Andersen, ank. Antwerpen 19./2.

Fans. Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. Rio Grande 16./2. til Liverpool.

Æro. Skirner, Rasmussen, ank. Frederikshald 17./2. — Ellen, Lauritzen, ank. Setubal 16./2. — Anne, Mikkelsen, ank. Rio Grande do Sul 16./2. — Heimdal, Eriksen, er ank. til Rio Grande do Sul. — Johanne, Østermann, afg. Kiel 18./2. til Marstal. — Agent Petersen, Frederiksen, er 31./1. prajet paa 27° N. Br. 80° V. Lgd. — Amor, Hansen, ank. Flensborg 18./2.

INDEHOLD:

København, d. 22. Februar 1910. — Højesteretsdom. — Stranding ved Gl. Skagen. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Björch-Jensen & Co.; Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Galease.

Den afdøde Chr. Bastrup af Gilleleje tilhørende mindre Galease „Danmark“, som egner sig til Stenskeri og Fragt. Laster ca. 28 Tons dw., godt udhalet med Sejl og Inventar, er straks til Salg ved Henvendelse til Laurentze Bastrup, Gilleleje, eller Telefon Gilleleje 3.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik,
Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansencor“

F. Hansen & Co.

Licensed

Stevedores & Contractors
St. Petersburg og Cronstadt

Tlgr.: „Hansencor“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Seborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Seborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er

JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræsent. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Viggo Jensen & Co.'s

Patent af Motorfløjter anbefales herved. Mekanismen er enkel, driftssikker og anbringes let til enhver Motor. Den giver til enhver Tid et ligesaa fyldstgørende Signal som enhver Dampføjte.

Indhent Tilbud, og De vil gratis blive besvaret omgaende.

Strandvej 16, Aarhus.
Telefon 2437.

AXEL LUND ^A/_S

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

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

94 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

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. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 25. Februar 1910.

En Sejlad for Livet langs hele Listerlandet. Til »Morgenbladet« i Kristiania telegraferes fra Farsund 18. Februar: Udenfor Lister sejlede i Gaar en Skude paa Liv og Død fulgt med Spænding af Folk i Land.

Den 17. ds. ved 5-Tiden om Eftermiddagen varskoede Lodserne i Lodshavn, at et ukendt, hvidmalet, tremastet Skonnertskeib for stiv Bidevind kom Vest efter under et voldsomt Sejlpres for at gaa klar af Kysten. Det var paa lands Storm og oprørt Hav. Sejlene paa Stortoppen var blæst bort. Lodshavn-Lodserne gik ud, men kom ikke om Bord. Dampskibet »Lindesnæs« gik ud fra Farsund for om mulig at vise Skibet Vej til Havn; men det var da kommet saa langt Vest paa, at Forsøget maatte opgives.

Paa Lister fulgtes Sejladsen med stor Spænding. Ved Rouna stod Redningsmandskabet parat. I Land havde man opgivet Haabet om, at Skibet vilde klare sig, da det som ved et Under fik presset sig forbi Rouna.

Ved Østhasselnæsset havde Folkene i Land gjort Redningsbaaden klar. Langs hele Lister fløj Skonnertskeibet af Sted gennem Brændingerne. Skuden havde Grundbraaddene og Klipperne lige i Læ. At stagvende var umuligt med den Sejlføring. Skibet havde, og det var desuden saa nær Land, at det vilde være drevet ind paa Klipperne, dersom det havde prøvet paa at vende. Det maatte gaa frem for fuldt Pres. Søen stod i Braad og Skum. Da det galdt mest, blev Vinden lidt rummere. saa meget at Skibet kneb forbi Østhasselnæs saa nær, som det kunde komme. Hayde det været kun nogle Favne nærmere, vilde det have været Døden.

Endnu havde Skibet Tjørvenæs og Listerodden igen. Tjørve Redningsmandskab blev varskoet og stod paa sin Post.

Sejladsen fulgtes med uhyre Spænding i Land gennem stadig Telefonforbindelse med Redningsstationerne.

Endelig Kl. 8,30 om Aftenen kom der Melding om, at Skibet havde klaret den sidste Odde og var i rum Sø.

(»Norg. Sjøft.«)

Det danske Redningsvæsen. Af den nu offentliggjorte Beretning om Redningsvæsnets Virksomhed i Aaret fra d. 1. April 1908 til d. 31. Marts 1909, som er udarbejdet i Marineministeriet, fremgaar, at der den 31. Marts 1909 fandtes 56 Redningsstationer i Kongeriget Danmark, nemlig 34 Baad- og Raketstationer, 6 Baadstationer samt 16 Raketstationer. De fleste af disse Stationer er i en vid Udstrækning forbunden ved Telefonledninger. Ved det norske Redningsvæsen er der ansat 577 og ved det bornholmske 63 Personer.

Statskassens Udgift til Redningsvæsnet har i Finsans-aaret udgjort Kr. 307,107.96.

Der er i Aarets Løb forefaldet 17 Redningsforetagender, nemlig 13 med Redningsbaade og 4 med Raketapparater. Antallet af Reddede har udgjort ialt 155; af disse reddedes 135 ved Redningsbaadene og 20 ved Raketapparaterne.

Foruden de Tilfælde, i hvilke Skibbrudne er bleven frelst ved Redningsvæsnets Hjælp, har Redningsapparaterne i 51 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger, eller for at hjælpe Fiskerbaade. Af Dampskibene »Vestkysten« og »Vestehavet« er der desuden hyppigt i Aarets Løb ydet Assistance til Fiskerbaade.

Siden Redningsvæsnets Oprettelse, 1. Januar 1852, er der ialt paa de danske Kyster reddet 8,703 Mennesker; hertil kommer yderligere 30 i Aarene 1850—51, medens Redningsvæsnet var under Organisation.

Med Beretningen følger et Kort, paa hvilket samtlige Redningsstationer og Redningsvæsnets Telefonledninger langs Kysten er vist.

Ny, store, tyske Sejlskibe. I en Aarrække er der ikke blevet bygget store Sejlskibe i Tyskland, og den tyske Skibsfart fik ingen Tilvækst til sine for Haanden værende 50 firemastede og 3 femmastede Sejlskibe. Af disse 53 store Sejlskibe tilhører 9 Rederiet F. Laeisz i Hamburg, derunder 2 femmastede Skibe, »Potosi« paa 4,026 Brutto Reg.-Tons og »Preussen« paa 5,081 Brutto Reg.-Tons, der i Størrelse kun overtræffes af én Sejler i alle Verdens Flaader, nemlig »R. C. Rickmers« paa 5,548 Brutto Reg.-Tons af Rederiet Rickmers Ris møller i Bremerhaven. Dette Firma ejer foruden ovennævnte femmastede Skib tillige 2 firemastede, skriver »Das Schiff«. Firmaet Laeisz har nu fornylig bestilt 2 firemastede Skibe med hver 4,500 Tons Bæreevne paa Blohm & Vosz's Værft i Hamburg. I Østersøen er den tyske Sejlskibsfart næsten forsvunden, men Tysklands Nordsørederier holder endnu lidels fast ved den. I Aaret 1908 fandtes der endnu 169 Sejlskibe paa over 1,000 Brutto Reg.-Tons, altsaa store Skibe, Fuldskibe og Barkskibe, derunder de nævnte 53 fire- og femmastede Skibe. Paa over 2,000 Register-Tons findes der 70 Sejlskibe og paa over 3,000 Tons — saa store var paa den Tid Nelsons Linieskibe — 19 Sejlskibe under tysk Flag. Kun de tre femmastede Skibe er over 4,000 Tons store.

Burmeister & Wain. Aktieselskabet Burmeister & Wain har nu udsendt sit Regnskab for Aaret 1909. Det fremgaar heraf, at Indtægterne har været Kr. 2,299,924.00, og Overskudet bliver Kr. 1,515,479.00, hvoraf Aktionærerne faar 6 pCt. eller 600,000 Kr., medens der til Reserve- og Fornylelsesfonden ordinært og ekstraordinært henlægges Kr. 797,255.00 og i Tantiømer udbetales Kr. 118,223.00.

Status er ganske betydelig forbedret i Aarets Løb, bl. a. er der foretaget betydelige Afskrivninger.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling.

Danske Farvande.

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

Thisted (19') Havn og Red: Isfrit. Vilsund og Feggesund: Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Nykøbing M., (17') Farvandet SV. over: Isfrit. Indsejlingen til Nykjøbing Havn: Sjapis.

Mariager (18') Fjorden: Drivis, Sejlskibe Bugserhjælp.

Horsens (4'): Havnen: sammenpakket Sjap- og Kvadderis. Fjorden isfri.

Frederikssund. (18') Drivis, vanskelig for Sejlskibe.

Nyord. (22') Lodsartøjet er atter udlagt paa Stationen.

Inddragen Lystønde: »Topsand«.

Svenske Farvande.

Söderarm. Søen og Løbet fra Söderarm til Furu-sund: Isfrit.

Strømsdal. Idefjorden: Svær Fastis: Isrende fra Frederikshald til Krokstrand: øvrige Lastepladser: Skibsfarten kun mulig med Isbryderhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Reviret: Spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Pillau. Havnen: Isfrit. Reviret: Skibsfarten helt lukket. Søkanalen: Løs Sjap- og Kvadderis.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 109/1909, afsagt d. 19. Januar 1910. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod A/S. Dampskibsselskabet Myren.

Paa Rejse fra Danzig til Horsens med en Ladning Trælast grundstødte Damperen »Axel«, der er bygget i 1904 af Staal og maaler 950 Brutto Reg.-Tons, den 5. September Kl. 11,50 om Aftenen paa Smaagrunden Vest for Saltholm. Skibet kom til at staa i Retningen NNØ. $\frac{3}{4}$ Ø. paa Kalkgrund fra Bakken til agten for Stormasten. Det viste sig ugørligt for Skibet at komme af Grunden ved egen Hjælp, hvorfor der næste Dag Kl. c. 5 Fm. afsluttedes Bjergningskontrakt paa sædvanlige Betingelser med den Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Damper »Kattegat«, saaledes at Bjergelønnen skulde bestemmes af den herværende permanente Voldgiftskommission. Kl. 6,40 Fm. begyndte »Kattegat« at slæbe paa »Axel«, der samtidig bakkede med fuld Kraft, men uden Resultat. Kl. 10 Fm. ankom Damperen »Hertha« med Lægteren »Sif« og 25 Bjergere fra Kastrup, og man begyndte nu at losse Ladningen, der bestod af 22,800 Sveller og 118 Bjælker, og som delvis var Dæklast, over i Lægteren. Baade den 6. og 7. September arbejdedes med Losning og Slæbning. Der slæbtes samtidig af begge de nævnte Bjergningsskibe, og »Axel«s egen Maskine medvirkede. Omtrent Kl. 1 Fm. den 8. September lykkedes det at faa »Axel« af Grunden.

Ved Dykkerundersøgelse viste det sig, at Skibet var ubeskadiget, bortset fra nogle Afskrabninger af Malingen paa Bunden. »Axel« gik derpaa ind til Kjøbenhavn og genindtog Ladningen. Den 9. September ved Middagstid var Indladningen tilendebragt, og Skibet kunde fortsætte sin Rejse. Vejret havde under Bjergningen været afvekslende, til Tider uroligt, med Vinde fra VNV. til Syd.

Den 10. September opsagde Forsikringselskabet Ægir i Stockholm, hvor en Del af Ladningen (Svellerne) var forsikret for c. 60,000 Kr. inklusive 10 pCt. imaginær Avance, i Henhold til Sølovens § 227, den indgaaede Voldgiftsoverenskomst. Denne Opsigelse tiltraadtes ikke af de øvrige Interessenter, og den 7. Oktober indbragte Bjergningsentreprisen derfor Sagen for Voldgiftskommissionen, hvis Kendelse, der afsagdes den 10. November, gik ud paa, at der for Skibets, Fragts og de 118 paa Skibets Dæk ladede Bjælkers Vedkommende, der formentes at repræsentere en samlet Værdi af c. 151,000 Kr., af de paa-gældende Interessenter vilde være at betale under Et som almindelige Havariudgifter til Entreprisen, et Beløb af 4,500 Kr., samt i Omkostninger til Kommissionen 270 Kr.

Efter at denne Kendelse var falden, tilbød Forsikringselskabet »Ægir« for sit Vedkommende at betale et Beløb af mellem 1,600 og 1,700 Kr., som mentes forholdsmæssigt at svare til de Beløb, der efter Kendelsen vilde falde de øvrige Interessenter til Last. Bjergningsentreprisen vilde imidlertid ikke indlade sig paa en mindelig Ordning, efter at der var sket en Opsigelse af Voldgiftsoverenskomsten og indbragte den 14. December 1909 Spørgsmaalet om den resterende Bjergeløn her for Retten ved Stevning til Skibets Rederi, Dampskibsselskabet »Myren«, der som Selvskyldnerkautionist ogsaa hæftede for Bjergelønnen for Ladningen. Forsikringselskabet »Ægir« har givet Møde under Sagen som den reelt interesserede Part. Citanterne paastaar sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse for Bjergningen af »Axel«s Sveller-Ladning— hvis Værdi under Sagen er ansat til 56,600 Kr. — med Renter til Betaling sker. De Indstævnte paastaar Bjergelønnen sat saa lavt som muligt, i hvert Fald ikke overskridende det Beløb af c. 1,700 Kr. (1,686 Kr.) som forholdsmæssig maa falde paa den her under Sagen omhandlede Del af de bjergede Værdier. Begge Parter har paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger.

Forsikringselskabet har under Sagen gjort den Betragtning gældende, at en enkelt Interessents Opsigelse af Voldgiftsoverenskomsten maa medføre, at Spørgsmaalet om Bjergelønnen for alle Interessenters Vedkommende skal afgøres af Retten, men heri kan der ikke gives dem Medhold. De Vanskeligheder, der kunde opstaa af, at Bjergelønnen ikke fastsættes under Et, er ikke saa store, at en enkelt af de Interesserede af denne Grund skulde kunne forhindre samtlige de Andre i for deres Vedkommende at lade Forholdet ordne ad voldgiftsmæssig Vej.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder maa Retten finde, at et Vederlag af 1,700 Kr. for Bjergningen af de under Sagen omhandlede Værdier vil kunne være passende. Dette Beløb med Renter som paastaet vil derfor være at tilkende Citanterne, der derimod findes at burde godtgøre de Indstævnte, der som anført inden Sagens Anlæg havde tilbudt at betale et omtrent tilsvarende Beløb, Sagens Omkostninger med 100 Kr.

Sølovens § 227 er saalydende:

»Er der, medens Nød stod paa, af Skipper, Reder eller Ladningsejer indgaaet Overenskomst om Bjergeløn, kan dog den, som skal betale samme, inden to Maaneder efter Overenskomstens Afslutning, bringe Spørgsmaalet om Bjergelønnens Størrelse for Retten, som kan nedsætte den betingede Godtgørelse, naar denne betydelig overstiger, hvad der skønnes at være passende. Gaar Overenskomsten ud paa, at Bjergeløn skal fastsættes ved Voldgift eller paa anden lignende Maade, er den ikke bindende for den, som skal betale Bjergelønnen, naar han inden 14 Dage efter Overenskomstens Afslutning opsiges denne.«

Ovenstaaende Dom har utvivlsomt Betydning til Forstaaelse af denne Paragraf, da det af den fremgaar, at selv om der er flere Interessenter, som hver skal betale sin Del af Bjergelønnen, saa maa det, naar en Overenskomst er afsluttet om, at Bjergelønnen skal fastsættes ved Voldgift, staa ikke alene samtlige Interessenter frit for at opsiges denne Overenskomst inden 14 Dage, men hver enkelt af de Interesserede, som skal betale en vis Del af Bjergelønnen, kan altsaa for sit Vedkommende opsiges Overenskomsten, selv om en eller flere af de øvrige Interessenter fastholder, at Overenskomsten for deres Vedkommende skal staa ved Magt.

Om denne Forstaaelse tidligere har været fastslaaet ved Dom, skal vi lade være usagt, men den synes i hvert Fald at være praktisk og naturlig.

R e d.

En dansk Sømandsbedrift.

Fra Fanø skrives til os:

Bark »Sørine«, Kapt. Andersen, af Fanø afgik fra Cuba den 19. November 1909 til Falmouth for Ordre, lastet med Mahogany og i fuldt sødygtig Stand. Alt gik godt indtil den 17. December paa $17^{\circ} 34'$ N. Br. og $53^{\circ} 43'$ V. Lgd., da en svær Storm opkom. Man forsøgte nu at lænse for smaa Sejl, men Stormen tog i den Grad til, at Sejlene røg, og Skibet lagde sig saa meget paa Siden, at Storlugen kom i Vandet. For at undgaa Kæntring og faa Skibet til at rejse sig igen, maatte man kappe Fokkemasten, men da den faldt, tog den Store-Mersestang og Store-Bramstang med sig i Faldet. Stormen tog til, og Skibet arbejdede voldsomt, hvorfor man forsøgte at dæmpe Søen ved Hjælp af Oljeposer, og naar Skibet ikke blev fuldstændigt Vrag, skyldes det for en stor Del Brugen af Olje som Bølgedæmper. Efter Stormen afholdtes Skibsraad, hvori det besluttedes at rejse en Nødrigning og søge en Nødhavn, enten i Kanalen eller paa Azorerne. Mandskabet gik nu straks i Gang med at klare Vraggodset fra Stortoppen; men det var et be-

sværligt Arbejde, da Skibet laa tværs i den svære Sø, hvorfor det maatte lægges for et Drivanker. Det opdagedes nu, at Rorstammen havde begyndt at give sig, hvorfor Roret maatte surres midtskibs for at afbøde noget af Trykkel. Man gjorde dette Forsøg for at beholde Roret, men den 21. December knækkede det. Der arbejdedes nu uafbrudt af alle Mand. Juledag var man paa 36° 19' N. Br. og 48° 14' V. Lgd. og fik her en østgaaende Damper i Sigte. Damperen signalerede, om »Sørine« ønskede Hjælp, og skønt man skulde mene, der var Grund til at svare »Ja«, blev der svaret benægtende. I denne Forbindelse skal det dog bemærkes, at Damperen ikke vilde kunne bugsere »Sørine«, som var uden Styr. Endelig den 29. December fik man et Nødror anbragt, og man gik derefter i Gang med at lave en Nødmast, som rejstes 3. Januar d. A. Mesanmasten blev anvendt som Bovspryd og Klyverbom. Alle om Bord var nu enige om, at der var gjort alt, hvad der kunde gøres for at føre Skibet i Havn. Med den rejste Rigning kunde Skibet gøre indtil 5 Mils Fart og lystrede Roret forholdsvis godt. Endelig den 11. Februar d. A. naaedes Falmouth.

En udmærket Sømandsbedrift er hermed udført, og den danske Sømand har igen hævdet sit Ry som dygtig og udholdende. Denne Rejse er ikke, som Bladene kalder den, »en meget eventyrlig Rejse«, men et Vidnesbyrd til de mange tidligere om dansk Sømandskab.

P. K. P.

Motor-Fartøjers Brandfarlighed.

Vi har modtaget følgende:

Atter er en Fiskekutter brændt, og andre vil sikkert lide samme Skæbne; det letfængelige Materiale i Motorrummet, giver altfor god Anledning dertil. Spørgsmaalet: »Kan der intet gøres for at forebygge eller dog formindskede Faren«, er vist i manges Tanker, ikke mindst Assurandørernes.

Indsænderen heraf er vis paa, at der kan gøres noget uden alt for store Bekostninger.

Lad der paa Damskoddet agter (og hvorfor ikke ogsaa for?) blive sat et solidt Skod op mod Dækket. Lad dette blive baade vandtæt og ildfast. Det sidste opnaas ved at beklæde det med Asbest og Jernplade eller bedre et helt Jernskod. Selvfølgelig var det bedre, at hele Rummet blev saaledes beklædt, men det vilde jo blive en dyr Historie. Beklædningen bør dog gaa et Stykke hen under Dækket, maaske til den første Bjælke, og ligesaa langt hen paa Garneringen. Rørene ind til Petroleumsbeholderne maa gaa gennem Metalruffer, som er fuldstændig tætte, og Forbindelsen med Beholderen bør altid være lukket, naar der ikke tappes Petroleum af. Hovedsagen er, at Ilden ikke slaar ind paa Damdækket, thi da er Fartøjet dødsdømt.

Dernæst anbringes en Bundventil i hver Side af Rummet saa langt nede under Vandet, at der kommer stærkt Tryk derpaa. Indvendig forsynes Ventilene med Bruser, saa Vandet kan spredes saa meget som muligt. Ventilene maa være til at aabne og lukke baade fra Dækket og fra Rummet, men med samme Lukkeapparat. Saasnt der er Ildløs, aabnes Ventilene, og ved Hjælp af det indstrømmende Vand og Vand styrtet ned fra Dækket, vil Ilden i de fleste Tilfælde kunne slukkes. Sker det ikke, lad saa Rummet løbe saa fuldt af Vand, som det tør risikeres. Der vil da ikke være meget til Næring for Ilden, som snart maa slukkes. Rummet kan derefter pumpes og øses læns. Er der saa end sket nogen Skade, saa er dog Fartøjet reddet.

En Kutterparthaver.

Fragtmarkedet.

Medens Kulfragterne gennemgaaende ligger temmelig uforandret ved en ret betydelig Forretning, har flere af de hjemgaaende Markeder vist mindre Aktivitet, navnlig Østen, hvorfra Tendensen ogsaa er lidt svagere. Bombay sluttede saaledes til 17/6 á 18/ Dødvægt to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, hvorimod Kurrachee betalte 15/ én, 15/6 to Lossehavne pr. Marts. Et Par Sukkerlaster fra Java pr. 1./15. Juli sluttedes til 26/3 U. S. eller Evropa. Sortehavet er stille; 7/6 betaltes Novorossisk/Antwerpen. For Erts fra Poti betaltes 8/9 Rotterdam, 9/ Antwerpen, 9/3 Boulogne. Middelhavet er oversvømmet med Tonnage, og Raterne er lave, f. Eks. 7/1½ Almeria/Rotterdam, 6/10½ Newport, 7/9 La Goulette/Rotterdam, alt med »full terms«. Fra Bilbao betaltes 3/7½ Cardiff, 3/10½ Newport, 4/3 Middlesbro.

Fra Nordamerika har der ikke været meget at gøre udover Trælaster, og der betaltes fra Golfen 105/ á 107/6 til River Plate, 71/3 én, 72/6 to hollandske Havne, 85/ Aleksandria.

La Plata Markedet er meget usselt, til Trods for, at mange Baade gaar bort i Ballast. For prompt Lastning sluttedes fra Bahia Blanca til 7/9 Hull direkte, 8/3 O. C. (6 d. mindre direkte Havn), fra San Lorenzo Grænsen 9/ prompt, 11/3 pr. Maj. En Række Baade sluttedes i »Timecharter« for La Plata Rundture til Rater varierende mellem 2/10½ og 3/1½, Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

Østersømarkedet ligger uforandret flovt, og vi kan henholde til forrige Uges Noteringer.

Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi: 4/3 Tyne/Windau (1,200), 5/1½ Alloa/Pillau (1,000), 3/9 Blyth/Swinemünde (2,500), 3/9 Tyne/Lübeck (2,000), 3/6 Fairwater (2,000), 4/ Boness/Svendborg (1,500), 3/4½ Tyne/Antwerpen (2,000), 4/ Havre (2,000), 4/6 Bilbao (1,700), 7/6 Barcelona (1,800), 7/6 Marseille (1,800), 7/9 á 8/ Genua eller Savona, 8/9 Venedig (2,600), 8/ Aleksandria (2,600), 9/9 Bombay (5,800). Fra Cardiff sluttedes bl. a. til 5/9 Lissabon (2,300), 7/9 á 8/ Barcelona, Fracs. 9 á 9,25 Marseille, 7/9 á 8/3 Genua, Savona, Spezzia eller Livorno. 8/ Piræus (2,800), 7/9 Aleksandria, 7/3 Dakar, 7/9 á 8/ Las Palmas, 10/ Colombo, 14/3 River Plate, 15/9 á 16/ Rio de Janeiro.

Generalforsamlinger.

Svendborg Søassurance

holdt d. 12. ds. Generalforsamling i Svendborg.

Skibsbygmester N. P. Petersen, Thors, indledede med en Mindetale over de i Aarets Løb afdøde Komitémedlemmer, Skibsrederne P. Bom og Gammelgaard.

Til Dirigent valgtes Byfogedfuldmægtig Christensen.

Anden Afdeling

for Forsikringer over 30,000 Kr. holdt først Generalforsamling.

Formanden, Mægler A. Hansen, Svendborg, oplæste Regnskabet. Indtægt: Kassebeholdning 31. December 1908 Kr. 526.99, Andel af det bjergede af »H. J. Jensen« Kr. 219.38, hævet i Handels- og Landbrugsbanken Kr. 7,500.00, Rente af resterende Præmie Kr. 0.69, resterende Indskud, der ikke forfaldt til Betaling 1908 Kr. 3,992.00, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring 1909 Kr. 3,003.00, Præmie for Skibenes Fart fra 1. Oktober 1908 til 1909 Kr. 5,992.84. Ialt Kr. 21,234.90.

Udgift: Udbetalt for Havarier Kr. 1,066.60, udbetalt for Forlis Kr. 6,513.02, Indskudsudbytte for forliste Skibe Kr. 845.00, Andel af fælles Udgifter i 1908 Kr. 1,072.69, indsat i Handels- og Landbrugsbanken Kr. 8,100.00, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 308.00, resterende Indskud, der ikke forfaldt i 1909 Kr. 2,785.25, Kassebeholdning den 31. December 1909 Kr. 544.34. Ialt Kr. 21,234.90.

Foreningen ejede den 31. December 1909 Kr. 77,075.39 og dens Fond var da Kr. 75,881.56, dens Risiko Kr. 530,000.00.

1909 var desværre ikke noget synderlig heldigt Aar. Der har været for Forlis samt 13 Havarier. Tabet i anden Afdeling har i Aarets Løb været c. Kr. 10,800.00.

Indskudspræmien for næste Aar bliver 13½ pCt.

Til Komitémedlem genvalgtes N. P. Petersen.

Mægler R. S. Hansen, Thurs, anbefalede et Forslag om, at Præmien for de indtil Kr. 5,000 i anden Afdeling nedsættes saaledes, at denne bliver lig den for de 10,000 Kr.

Formanden fandt, at dette var for stor en Risiko. Skulde der forsikres i Kjøbenhavn, vilde det koste 6½ pCt., og man mente at burde have en vis Procent ud over det almindelige, naar Præmien oversteg 10,000 Kr. Hvis de to Skibe, der var gaaet bort, havde være forsikret for 15,000 Kr. hver, vilde ½ af Foreningens Formue være gaaet tabt. Bestyrelsen stillede den Ændring til Forslaget, at der for næste 5,000 Kr. udover de 10,000 betales 1 eller 1½ pCt. udover, hvad der betales for første Afdeling.

H. A. Hansen sluttede sig til R. S. Hansens Forslag og udtalte, at han fandt det urimeligt, at man, naar man drister sig til at bygge større Skuder, skal straffes med højere Præmie. Man maa ikke stille sig hindrende i Vejen for Udviklingen ved strenge Lovbestemmelser. Talere og flere andre gik ikke godvilligt med til de 3 pCt., da Bestemmelserne herom vedtoges. Tillægspræmierne er en Uretfærdighed, der bør rettes.

N. P. Petersen, Thurs, protesterede paa det bestemteste mod at kalde Bestemmelsen en Straffeparagraf. Han godtgjorde det uberegtigede i denne Paastand ved forskellige Beregninger og anbefalede Bestyrelsens Ændringsforslag.

Philip Jørgensen, Thurs, støttede Formandens Ændringsforslag og anbefalede, at Diskussionen sluttede.

R. S. Hansen tog imod Bestyrelsens Forslag.

Dette vedtoges derefter enstemmigt.

Første Afdeling.

Kassereren Ferd. Nielsen oplæste Regnskabet.

Indtægt: Kassebeholdning 31. December 1908 Kr. 527.47, Indskud, der ikke forfaldt til Betaling i 1908 Kr. 8,169.75, resterende Fartpræmie i 1908 Kr. 126.79, anden Afdelings Andel i Fællesudgifter 1908 Kr. 1,072.69, refunderet Forskud paa Havari og Forlis Kr. 14,337.52, indgaaet af Foreningens Fond Kr. 4,200.00, i Følge Antegnelse til Regnskabet Kr. 31.67, Restance af Ekstrapræmie Kr. 35.25, Rente af Foreningens samtlige Obligationer og Aktier Kr. 9,771.00, Rente af resterende Præmie og Havariforskud Kr. 267.34, hævet i Svendborg Bank Kr. 169,303.93, samtlige Indskud af Skibenes Forsikring i 1909 Kr. 15,225.00, Præmie for Skibenes Fart fra 1. Oktober 1908 til 1. Oktober 1909 Kr. 43,776.23. Ialt Kr. 266,844.64.

Udgift: Udbetalt for Forlis Kr. 53,643.89, udbetalt for Havari Kr. 12,041.54, Forskud paa Havari og Forlis Kr. 37,985.12, Indskudsudbytte af solgte og forliste Skibe Kr. 10,714.26, i Følge Antegnelse Kr. 2.87, købt Fonds Kr. 72,208.35, indsat i Svendborg Bank Kr. 59,462.50, resterende Fartpræmie for 1908—1909 Kr. 159.41, resterende Indskud, der ikke forfaldt i 1909 Kr. 10,050.00, almindelige og tilfældige Udgifter Kr. 10,192.91 (heraf deltager anden Afdeling med Kr. 1,193.83), Kassebeholdning den 31. December 1909 Kr. 383.79. Ialt Kr. 266,844.64.

Foreningen ejede den 31. December 1909 Kr. 398,903.12, og dens Risiko er Kr. 3,395,500.00.

Beretning.

Formanden, A. Hansen, meddelte, at der i Aarets Løb har været fem Forlis, hvoraf det ene »Ivar Hvitfeldt«, dog ikke regnskabsmæssigt kunde tages med, idet der nemlig skal gaa tre Maaneder siden sidste Efterretning fra Skibet, inden Assurance kan udbetales. Der var i Aarets Løb indgaaet fem ny Skibe med Kr. 121,800.00, medens der ved Salg, Forlis og Nedsættelser var udgaaet Kr. 100,000.00.

Valg.

Der skulde vælges et Komitémedlem og en Synsmand i Stedet for afdøde Skibsreder P. Bom. Efter en Del Forhandlinger valgtes til Komitémedlem Mægler R. S. Hansen og til Synsmand Skibsbygmester N. P. Petersen. Rejseagent Nielsen genvalgtes til Komitémedlem. Til Taksation-Suppleant genvalgtes L. Christensen og til Decisorer valgtes S. P. Sørensen og Harald Thuroe.

Lovændringer.

R. S. Hansen foreslog, at der under Bestemmelserne om, hvad der erstattes ved Grundstodninger tilføjes Agentens Salær uden Hensyn til Havariets Størrelse. Agenten er ikke mindst til Gavn for Assuranceforeningen; der har været Tilfælde, hvor han har sparet Foreningen for mange Hundrede Kroner, medens Rederiet maa betale Udgiften.

Efter en Del Forhandlinger forkastedes dette Forslag.

Til Lovens Paragraf 15 stillede Forslag om, at 1ste Punktum kommer til at lyde saaledes:

»Enhver Interessent, som i Foreningen har indtegnet Skib eller Parter i Skib til Forsikring for en Sum af Kr. 1,500 eller derover og indtil Kr. 5,000, har Ret til personlig at afgive én Stemme; indtil Kr. 10,000 to Stemmer, indtil Kr. 15,000 tre Stemmer, indtil Kr. 20,000 fire Stemmer og indtil Kr. 25,000 fem Stemmer, hvilket sidste er det højeste Antal Stemmer, nogen enkelt Interessent kan afgive.

Paragraffen forbliver ellers uforandret med Undtagelse af, at sidste Sætning udgaar.

Dirigenten mente, at en saadan Ændring vilde medføre et betydeligt forøget Arbejde for Dirigenten.

R. S. Hansen anbefalede Forslaget, der gaar ud paa at skabe lignende Stemmeregler som i de fleste andre Foreninger.

Der forhandlede yderligere om denne Ændring, som dog slutte- lig forkastedes, idet 58 stemte for, 73 imod den.

Formanden sluttede Generalforsamlingen med et Leve for Dirigenten.

Sønderho Understøttelsesforening

afholdt Fredag d. 25. Februar sin ordinære aarlige Generalforsamling. Formanden, Kapt. H. J. Thomsen, bød velkommen og aflagde Beretning for det forløbne Aar, hvorefter han fremlagde Regnskabet, der balancerede med Kr. 5,999.91. Regnskabet godkendtes. — I Aarets Løb var til 25 trængende Medlemmer udbetalt 487 Kr. Kassen Formue udgør Kr. 10,585 mod Kr. 10,552 forrige Aar. Medlemsantallet var i afvigte Regnskabsaar forøget med 5, et forholdsvist lille Antal, naar heuses til Foreningens gode Formaal.

P. K. P.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise

afholdt d. 17. ds. aarlig Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Dam m.

Direktoren, Kaptajn O. Hecksher, aflagde Beretningen for det forløbne Aar og omtalte forskellige af de større Bjergninger, der var udført i Aarets Løb, nemlig Bjergningerne af Dampskibene »William Bailey«, »Sungari«, »Straits of Menai«, »Zelandia« og »Carl« samt flere i Middelhavet udførte Bjergninger.

I anerkendende Ord mindedes derefter afdøde Kommandør Nielsens Virksomhed i Selskabet, en Udtalelse, til hvilken de Tilstedeværende sluttede sig ved at rejse sig.

Grosserer Carl H. Melchior fremlagde derefter Driftsregnskabet. Brutto Indtægten var Kr. 1,556,558.29. Overskudet var Kr. 318,386.89. Af dette henlagdes til Reservefonden Kr. 38,000. Kr. 80,000 afskrevs paa Skibene. Kr. 18,700 henlagdes til Pensions- og Understøttelsesfonden. Kr. 180,000 (10 pCt.) fordeltes som Udbytte, og i ny Regning fremførtes Kr. 1,001.52.

Det efter Tur Iratrædende Bestyrelsesmedlem, Etatsraad Blom, genvalgtes enstemmigt, ligeledes valgtes i afdøde Kommandør Nielsens Sted Kaptajn H. F. Kiær enstemmigt til Medlem af Bestyrelsen.

Revisorerne, Kontorchef Carlsen og Direktør Normann, genvalgtes ligeledes enstemmigt.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Aaret 1909. Der er anmeldt ialt 8,003 Havarier mod 8,176 Aarets forud, deraf var 6,275 Dampskibe og 1,728 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 2,218, Sammenstød 2,294, Anløbning af Nødhavn 585, Maskinskade 726, beskadiget af Is 200, af Ild 359, af haardt Vejr 1066, forskellige Aarsager 520, forsvundet 1, kæntræt 8, sunket 16, forladt 10.

Ialt 736 Skibe er anmeldt som totalt forlist, mod 825 Aarets forud, deraf 283 Dampskibe og 453 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 372, Sammenstød 94, Maskinskade 3, beskadiget af Is 6, af Ild 37, af haardt Vejr 3, forskellige Aarsager 9, forsvundet 41, kæntræt 5, sunket 87, forladt 40, Kondemnation 39.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Januar Maaned 1910. Der er anmeldt 910 Havarier, mod 828 samme Maaned 1909, deraf 674 Dampskibe og 236 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 256, Sammenstød 246, Anløbning af Nødhavn 105, Maskinskade 63, beskadiget af Is 5, af Ild 34, af haardt Vejr 165, forskellige Aarsager 33, sunket 2, forladt 1.

Ialt 88 Skibe er anmeldt som totalt forlist, mod 78 samme Maaned 1909, deraf 33 Dampskibe og 55 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 41, Sammenstød 11, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 1, af haardt Vejr 1, forskellige Aarsager 2, forsvundet 11, sunket 14, forladt 4, Kondemnation 2.

Til Bureau Veritas er i December Maaned 1909 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 18 britiske, 2 danske, 6 franske, 2 tyske, 2 italienske, 12 norske, 2 portugisiske, 6 russiske, 2 svenske; ialt 61. Dampskibe: 5 amerikanske, 1 østrigsk, 23 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 fransk, 5 tyske, 2 italienske, 1 mexikansk, 5 norske, 2 portugisiske, 3 svenske; ialt 50.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 27, Kollision 2, forsvundet 4, forladt 8, Kondemnation 16,

(Fortsættes Side 129.)

405. Tøndes Beliggenhed. **Snow Marsh Channel.** **Cape Fear River.** **North Carolina.** Snow Marsh Channel Lower Tønde Nr. 9 ligger fra Horseshoe Shoal Fyr Nr. 2 $\frac{1}{4}$, i S. 60 $\frac{1}{4}$ ' V., og fra Lower Swash Channel Fyr Nr. 2 overet med Baldhead Fyr i N. 14 $\frac{1}{4}$ ' Ø.

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

406. Lystønde inddraget. **Heald Bank.** **Galveston.** **Texas.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Lystønden, der midlertidig afmærkede Fyrskibet »Heald Bank« Station, er inddraget. Fyrskibets Baade er nu røde.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

407. Grund. **Puerto Zenteno.** **Magellan Strait.** **Chili.** En 6, m Grund ligger 2, Sm N. 51' Ø. fra Hytten paa Sandy Hill, og i S. 55' Ø. fra Penno Point V.-Ende. 52' 47', S. Br. 70' 41' V. Lgd. Grunden mangler i det engelske Admiralty Kort Nr. 3596.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

408. Fyr tændt. **Castellon de la Plana.** **Spanien.** Ved Castellon de la Plana Havn er paa Yderenden af S.-Bølgebryderen tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddten: 5 Sm, og paa Yderenden af N.-Bølgebryderen et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddten: 4 Sm. 39' 58', N. Br. 0' 1' Ø. Lgd. Fyrene flyttes udad, eftersom Arbejdet ved Bølgebryderens Forlængelse skrider frem.

409. Fyr og Lystønde atter tændt. **Porto del Lido.** **Italien Ø.-Kyst.** Ved Indløbet til Porto del Lido er det grønne Fyr med Formærkelser paa N.-Dæmningen og Fyret paa Lystønden uden for Yderenden af S.-Dæmningen atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 325. Kjøbenhavn 1910).

410. Taagesignal forandret. **Mika Point.** **Zara Channel.** **Østerrig-Ungarn.** Taageklokken paa Mika Point giver nu Et-Slag hver 15 Sek. 44' 7', N. Br. 15' 12', Ø. Lgd.

411. Telegraf-Station oprettet. **Krapanj Havn.** **Øen Krapanj.** I Krapanj er oprettet en Telegraf-Station. 43' 40', N. Br. 15' 55', Ø. Lgd.

412. Hindring afmærket. **Dellys.** **Algier.** Et Lokomobil er sunket i Dellys Havn, 33 m fra Landingsbroens SØ-Hjørne. Det er afmærket med et rødt Flag og en rød Lanterne. N.-Siden er fri. 36' 55' N. Br. 3' 55' Ø. Lgd.

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

413. Advarsel angaaende Lys. **Strait of Jubal.** **Gulf of Suez.** **Røde Hav.** Paa V.-Kysten af Strait of Jubal kan stærkt lysende, faste Lys brænde følgende Støder: Zeiti Ankerplads. 27' 51', N. Br. 33' 34', Ø. Lgd. S. Gaysun Island, 27' 40', N. Br. 33' 42', Ø. Lgd. S. Gaysun Island, 27' 42', N. Br. 33' 44', Ø. Lgd. Ras al Bahar Bay, 27' 42', N. Br. 33' 32', Ø. Lgd. Jubal Island, 27' 37', N. Br. 33' 48', Ø. Lgd. Jubal Seria Island, 27' 40', N. Br. 33' 48', Ø. Lgd.

414. Afmærkning paalidelig. **Lindi.** **Tysk Ø.-Afrika.** Afmærkningen i Indløbet til Lindi er nu paalidelig. Spiritønderne A, B og C ligger paa Plads, den sidste paa 9' 59', S. Br. 39' 44', Ø. Lgd.

415. Grund fundet. **Vibart Shoal.** **Round Island SV.** **Bay of Bengal.** **Birma.** En Grund,, der hedder Vibart Shoal, er fundet SV. for Round Island. Den mindste

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

370. Udlægning af Fløjteønde. **Kobbergrund Ø.** **Læsø SØ.** **Kattegat.** Den 15de Marts 1910 eller snarest muligt derefter udlægges en rød Fløjteønde, mærket »Kobbergrund Ø.« med hvidt, i 20 m Vand, tæt Ø. for det inddragne Fyrskib »Kobbergrund«s tidligere Plads. 57' 8', N. Br. 11' 23', Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 213. Fyr-Fort. Nr. 93 A. Søm.-Fort., Side 24). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 163. Kjøbenhavn 1910).

371. Pulle observeret? **Tangen V.** **Kattegat.** Fra Grenaa Lodsvej har Marineministeriet modtaget Meddelelse om, at en Fisker dertil har indberettet at have observeret en tør Pulle paa 4,3 m Vand paa V.-Siden af Tangen. Stedet vil snarest blive eftersøgt.

372. Vrag afmærket. **Vejfjæ NØ.** **Smaalands-Farvandet.** En Galease er sunket i, Sm N. 53' Ø. fra Vejfjæ Fyr. Masttoppen er over Vandet. En grøn Lystønde, der viser Et-Blink hver 15 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 10 Sek., er i 16 m Vand udlagt 100 m NØ. for Vraget. Vraget vil snarest muligt blive uskadeliggjort.

373. Lodsstøjt atter udlagt. **Nyord.** **Smaalands-Farvandet.** Lodsstøjtet ved Nyord er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 222. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

374. Lods-Station nedlagt. **Botorp.** **Kalmarsund.** **Småland.** **Sverige.** Den 1ste Marts 1910 nedlægges Botorp Lods-Station. (Kort Nr. 206).

375. Tønder til Skydning. **Nargö Ø.** **Finske Bugt.** **Rusland.** I Sommeren 1910 udlægges til Brug ved Skydevelser fire Par røde Tønder Ø. for Nargö.

376. Tønde udlægges. **Kurisches Hafl.** **Tyskland.** Ved Skibsstaertens Aabning i 1910 udlægges ved Ø.-Siden af Farvandet i Kurisches Hafl en sort Spidsstønde Nr. 33 mellem de sorte Spidsstønder Nr. 32 og 33, paa 55' 26' 30" N. Br. 21' 0' 7" Ø. Lgd. Spidsstønden Nr. 33 faar Nr. 34.

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfarstidendes Kontor*.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

377. Fyr atter tændt. *Gellen og Værendehirne.* Ledelyrene for Indløbet i Gellen og Værendehirne er atter tændt, efter at have været slukket paa Grund af Is.

378. Fyrskibet »Gabelsflach« ombygtes midlertidig. *Kieler Bugt.* Den 26de Februar 1910 ombygtes Fyrskibet »Gabelsflach« midlertidig med Fyrskibet »Reserve Ostsee« Fyr, Taage- og Strømsignaler er uforandret.

379. Tidssignal. *Mürwik.* *Flensborg Fjord.* Fra Skoleskibet »König Wilhelm«, der ligger i Mürwik, gives hver Dag Kl. 12 Middag, mellemværopøstisk Tid, Tidssignal med et Kanonskud. Mürwik: 54° 48', N. Br. 9° 27', Ø. Lgd.

380. Skydeøvelser. *Holsts-Flak.* *Als N.* Fra Midten af Februar til Begyndelsen af April 1910 afholdes de sædvanlige Skydeøvelser ved Holsts-Flak. Skibet, hvortil der skydes, fører rød Stander eller en rød Lanterne paa Fortoppen og viser elektrisk Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

381. Vrag i Nordsøen. Den 18de Februar 1910. Foren af Dampskibet »Feire« meddelte at have passeret Vraget af en Bark paa 56° 15' N. Br. 4° 35' Ø. Lgd.

382. Skydeøvelser. *Helgoland.* *Tyskland.* Fra Begyndelsen til Midten af April 1910 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skibet, hvortil der skydes, fører rød Stander eller en rød Lanterne paa Fortoppen, og viser elektrisk Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

383. Vrag atmærket. *Bløstenberg.* *Elben.* Damperen »Annie« er sunket paa N.-Siden af Farvandet ved Bløstenberg. Vragfyrskibet, som er udlagt ved Vraget, og Bjergningsskibene fører de sædvanlige Signaler. Stedet skal passeres langsomt og paa den Side, hvor der vises to sorte Balloner eller to hvide Lanterne lodret for hinanden.

384. Lystønder atter udlagt. *Jade.* I Jade er Lystønderne 8/9, 9, 21 og 2 atter udlagt.

385. Vrag atmærket. *Borkum N.* Omtrænt 150 m N. for Vraget af Dampren »Emma«, der ligger sunket i 11 m Vand. N. for Junster Rif, er udlagt en Vragtænde 53° 43' N. Br. 6° 46' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 298. Kjøbenhavn 1910).

386. Spejlskibet paa Tønde atter borttaget. *Eems.* *Holland.* Spejlskibet, der til Forsøg var bragt paa Andvyningsstønden »Wester-Beems«, er atter borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2449. Kjøbenhavn 1909).

387. Taagesignal. *Harlingen.* *Zuiderzee.* Paa Yderenden af det N.-lige Havnehoved ved Harlingen gives Taagesignal med et Taagehorn, der hver 10 Minutter giver Tre-Stød. Høres et Skibs Taagesignal, gives Signalet hyppigere. 53° 10', N. Br. 3° 24', Ø. Lgd.

388. Fyr midlertidig forandret. *Mieuwe Rotterdamsche Waterweg.* Det hvide Fyr med Formærker paa Due d'Albe Nr. 4 paa S.-Siden af Farvandet i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er midlertidig slukket. Fra Due d'Alben vises samme Fyr som for Vrag. 51° 56', N. Br. 4° 10', Ø. Lgd.

389. Sunket Vrag. *Hoofplaats B.* *Scheide.* Skonnerten »Fortune« er sunket paa S.-Kanten af Hoogen Springen. Agetrskibet er over Vandet ved Højraude. 51° 22' 48" N. Br. 3° 42' 26" Ø. Lgd.

390. Fyr tændt. *Ternnezen.* *Scheide.* Omtrænt den 15de Februar 1910 tændes ved den ny Ydehavn og Sluse, der nu er fuldført, ved Ternnezen følgende Fyr: Et grønt, fast Fyr paa Hovedet af den ny V.-Havneudmøning, og et grønt, fast Fyr paa Hovedet af den ny Ø.-Havneudmøning. To hvide, faste Ledelyr V. for den ny Sluse, ved den ny Havns S.-Ende. Holdt overet leder de til den ny Ydehavn og Sluse. Fyret paa Hovedet af Ø.-Havneudmøningen: 51° 20', N. Br. 3° 49', Ø. Lgd.

391. Fortøjninger udlagt. *Dundee.* *River Tay.* *Skotland.* I Dundee Harbour, ud for Craighead Point, er udlagt tre Rækker Fortøjninger. De yderste Tønder i den yderste og i den inderste Linie ligger fra Craighead Cottage i N. 35° V. 2 Kbl. i N. 32° V. 1½ Kbl. i N. 88° V. 2 Kbl. og i N. 76° V. 2½ Kbl. Det er forudt at komme indenfor Limerne mellem disse fire Tønder. Craighead Cottage: 56° 26', N. Br. 2° 56' V. Lgd.

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

392. Fyrs Karakter. *Port Musel.* *Giton Bay.* *Spanien N.-Kyst.* Fyret paa Port Musel N.-Bølgebrøder er vedvarende hvidt fast. 43° 33', N. Br. 5° 40', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 381. Kjøbenhavn 1909).

393. Signal for Skibe, der retter Kompasser. *Lissabon.* *Portugal.* Naar et Skib, der i Lissabon Havn retter Kompasser, bærer Signalet J H D, jeg regulerer Kompasser, skal andre Skibe holde sig i saadan Afstand, at de ikke hindrer Skibets Manøvrer.

394. Undervands Taagesignal forandret. *Tarifa Point.* *Gibraltars Stræde.*

Spanien. Undervands Taagesignal uden for Tarifa Point giver nu Fem-Slag hver 15 Sek. saaledes: Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 2½ Sek., Slag, Pause 5 Sek. 35° 59', N. Br. 5° 36', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2699. Kjøbenhavn 1909).

395. Vrag. *Pointe de Galhe.* *Afrika.* Damperen »Star of Japan« ligger sunket i 700 m N. 35° Ø. fra Klippen Pedra de Galhe og ses meget langt. Ilet Pedra de Galhe: 22° 13' N. Br. 16° 55' V. Lgd.

396. Landets Udseende forandret. *Mottis d'Angel.* *Portendick.* *Sanddyneene,* som danner Mottis d'Angel, har forandret sig, saa at de ikke mere kan benyttes som Landmærke. 18° 33' N. Br. 16° 6' V. Lgd.

397. Vrag. *Saint Louis N.* *Senegal.* Vraget af et Jernskib ligger sunket c. 32 Sm N. for Saint Louis. Det er for en Del over Vandet og ses i mere end 10 Sm Afstand. 16° 32' N. Br. 16° 28' V. Lgd.

398. Tønde forandret. *Lüderitzbucht.* *Tysk SV-Afrika.* Den indre, Ø.-lige, sorte Tønde med Ballon, paa N.-Siden af Indløbet til Roberthafen, er ombygget med en sort Spidstønde. 26° 37' 32" S. Br. 15° 9' 58" Ø. Lgd.

399. Vrag atmærket. *Buzzards Bay.* *Massachusetts.* *Forenede Stater i Nord-Amerika.* Dampren »Yankoe« ligger sunket i Buzzards Bay. En rød og sort vandret stribe Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 13 m Vand udlagt ¾ Kbl Ø. for Vraget, fra Dumping Rock Fyr i N. 87° Ø., 1 1/16 Sm, og fra Butler Flats Fyr i S. 10¼° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 314. Kjøbenhavn 1910).

400. Dagmærke borttaget. *Conover.* *New York Lower Bay.* De to hvide Tavler med sort Kors, paa begge Sider af Conover Baake, er permanent borttaget. 40° 25' 17" N. Br. 74° 3' 22" V. Lgd.

401. Vrag borttaget. *New York Lower Bay.* Vraget af Dampren »Daghestan«, som ligger sunket i Indløbet til New York Lower Bay, er borttaget og Afmærkingen inddraget. 40° 27' 45" N. Br. 73° 52' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 106. Kjøbenhavn 1909).

402. Fyr forandret. *Miah Maull Shoal.* *Delaware Bay.* Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Miah Maull Shoal er ombygget med et hvidt Fyr med En-Formærker hver 10 Sek., Lys 8 Sek., Mærke 2 Sek. 39° 7' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2268. Kjøbenhavn 1909).

403. Vrag atmærket. *Elizabeth River.* *Virginia.* En rød og sort vandret stribe Stumpstønde er i 8 m Vand udlagt tæt Ø. for Vraget af Lægten »John H. Mc. Nally«, der ligger sunket tæt ved Tønde Nr. 16 i Elizabeth River, fra Craney Island Fyr i N. 57° V., og fra Naussemond River Fyr i N. 86,5° Ø.

404. Tønder udlagt. *North Creek.* *Pamlico River.* *North Carolina.* I North Creek er en Spirænde, Cozzens Point Tønde Nr. 1, udlagt i 2,7 m Vand, fra Chambers Point i S. 70¼° V., og fra Hickory Point i N. 22° Ø., og en Spirænde, North Creek Tønde Nr. 2, i 2,7 m Vand, fra Chambers Point i N. 4¾° Ø., og fra Pynthe ovenfor Cozzens Point i N. 49½° Ø.

Dybbe, 4,5 m, findes paa 16° 43' N. Br. 94° 19' Ø. Lgd. Herfra strækker Grundten sig med under 9 m Vand e. 1 Sm N. efter.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

416. Grunde fundet. **Bulan Arkipel.** **Singapore Main Strait.** I Singapore Main Strait er følgende Grunde fundet: En 4,5 m Grund 8½ Kbl N. 89° V. fra Toppen af Pulo Nerup. 1° 7' 58" N. Br. 103° 48' 52" Ø. Lgd. Mellem Grundten og Øen er der urent. Revet, som falder tørt, N. for Øen, strækker sig 2½ Kbl ud. En Grund, der falder tør, S. for Little Ganyinedes Islands. 1° 4' 38" N. Br. 103° 47' 2" Ø. Lgd. Et Rev, der falder tørt, NV. for Steep Cape. 1° 2' 50" N. Br. 103° 44' 49" Ø. Lgd. De to sidste Rev har en Udstrækning af 2 Kbl.

417. Klippe fundet. **Ballock Harbour.** **China.** En 3,6 m Klippe er fundet i 13 m Vand, 1, Sm N. 70° V. fra Rocky Islet. 27° 44' N. Br. 121° 5' Ø. Lgd. Braadet, der var rapporteret c. ½ Sm N.-ligere, findes ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2955. Kjøbenhavn 1909).

418. Fyr tændt. **Taagesignal oprettet.** **Mogudeki Island.** **Chemulpo, Korea.** **V.-Kyst.** Paa Midten af Mogudeki Island er tændt et Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser afvikslynde et rødt og et hvidt Blink. Flammens Højde: 62 m. Synsvriden: 18 Sm. Hvidt, rundt, c. 7 m højt Taarn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 90 Sek. giver to Stød, saaledes: dyb Tone 3 Sek., Pause 3 Sek., høj Tone 3 Sek., Pause 81 Sek. 36° 55' 40" N. Br. 125° 47' 55" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N	betyder	Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tilhæg.
Korts eller Bogs Nr.	Tyskland:	
R 70	Schleswig-Holstein, Westküste, N.-licher Teil.	1 : 100,000. 3,10 M.
R 5	Nordsee, Deutsche Küste: Die Weser von Bremerhaven bis Eisfleth. (Mit 4 Plänen).	1 : 25,000. 3,30 M.
R 6	Die Weser von Eisfleth bis Bremen. (Mit 3 Plänen).	1 : 25,000. 2,20 M.
N	Nachtrag zum Segelhandbuch für die Nordsee. I. Teil, Heft 3: Deutsche Bucht der Nordsee usw., Auflage 1906. Rettet til 31te December 1909.	
N	Holland:	
N 229	Aanvullingsblad Nr. 1 til Nr. Nr. 229. Zeenansgids voor de Nederlandse Kust, 1909. Februar 1910. Gratis.	
R 2	Oost-Indische-Archipel. Westblad.	1 : 3,000,000. 1910. Pris: f. 2,55.
†	Alle tidligere Udgraver.	
R 1698	England, S., Dover Harbourn. November 1909.	3 sh.
R 2162	Scotland, N., Pentland Firth. December 1909.	2 sh.
N 3730	Ceylon, S. Coast, plans. December 1909.	2 sh.
R 821	Bay of Bengal E., Elephant Point to Chetuba Strait. December 1909.	
R 1962	China, S.E., Hong Kong to the Brothers. Ny Plan af Tai Sami tilføjet. December 1909.	4 sh.
R 1373	S. America, the South-eastern part of Tierra del Fuego, with Staten Island, Cape Horn and Diego Ramirez Isls. Plan af Herschel Island anchorage tilføjet. Januar 1910.	3 sh.
N 1349	Forenede Stater i Nord-Amerika:	
† 1349	(3 d ed) South America. — Venezuela: La Guaira (Port of Caracas).	
†	(2 d ed) Samme.	

sunket 4; for Dampskibene: Stranding 16, Kollision 4, beska diget af Ild 2, forsvundet 10, forlist 1, Kondemnation 13, sunket 4.

Kaj, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund paa Hesselø Natten mellem d. 19. og 20. ds., er ved egen Hjælp kommet flot og ind til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Wilhelmine, tysk Galease, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sandhagen, er med Assistance kommet flot og er indbragt til Aarhus. Ladningen, der bestod af Rug, blev lossat om Bord i Dykkerdamperen.

Stevens, Fiskekutter af Esbjerg, der, som meddelt, kom paa Grund paa Sletterhage, er efter Tætning af Dykker bragt flot af Svitzers og ind til Aarhus.

Anna, Galease af Uetersen. Den tyske Galease, der, som meddelt, strandede ved Mulbjergene, viste sig at være »Anna« af Uetersen. Skibet er med Bjergnings-Assistance fra Hals atter kommet flot.

Danneskjold, Galease af Langøre, er d. 20. ds. kommet paa Grund i Limfjorden.

Gylfe, Dpsk., kom den 19. ds. ved Udsejling fra Havnen her i Kollision med Dampskibet »Benedikt«, tilhørende D. F. D. S. Sammenstødet, der var temmelig svagt, da Skibene paa Grund af Taage gik med mindsket Fart, forarsagede ingen større Skade.

Saturn, Damptrawler, grundstødt paa Sprogø, er af Svitzers bragt flot og ind til Korsør, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at Skibet havde mistet Skruen.

Fra Sø og Land.

Falden over Bord. Odense, 19. Februar. (Ritz. Bur.) I Følge en hertil indløben Meddelelse er Sømand Peter Chr. Rasmussen, født i Odense 1886, falden over Bord fra trenastet Skonert »Eos« af Marstal, der var paa Rejse fra Lissabon til Belgien, og er druknet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 19. Februar løb to Passagerdampere, bygget for Regning Flensborg—Eckensund—Sønderborg Dampskibsselskab af Sabelen fra Flensborg Skibsbygnings-selskabs Værft. Skibene, der er af samme Størrelse og Bygning, fik Navnene »Schwalbe I« og »Schwalbe II« og har følgende Hoveddimensioner: Længde 80' 6", største Bredde 18' 6", Dybde 7' 8".

Ovennævnte Selskab skal hos samme Værft have bestilt en ny Dampere som Erstatning for den Selskabet tilhørende Dampere »Kanal«, der forliste fornylig.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleøen sættes d. 23. ds. en ny Last- og Passagerdampere, Værftets Bygge Nr. 273, i Vandet.

Skibet, der bygges for Regning Det Russisk-Østasiatiske Dampskibs-Selskab i St. Petersborg, faar en Bæreevne af c. 3,000 Tons; det gik smukt paa Vandet og fik Navnet »Aleut«.

»Aleut« er et Søsterskib til »Jakut«, der for en Maanedstid siden løb af Stabelen fra Værftet.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. S hagto bakker i Blikdaase eller Tinfoilio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Antwerpen 19./2. til Bordeaux. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 23./2. til Konstantinopel. — Algarve, Borries, pass. Deal 23./2. for Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 22./2. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Reval 23./2. til Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Antwerpen 23./2. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./2. til Boston. — Arno,

Strubberg, afg. Antwerpen 22./2. til Swansea. — Aurora, Fischer, pass. Holtenau 24./2. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Dunkerque 22./2. — Beira, Lunge, ank. Marseille 20./2. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./2. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Reval 20./2. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, afg. Genua 22./2. til Catania. — Douro, Søberg, ank. Pillau 21./2. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 22./2. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, afg. Nørre Sundby 23./2. hertil. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 23./2. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./2. — Hengest, Munck, ank. hertil 11./2. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 20./2. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 5./2. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 22./2. — Kentucky, Andersen, ank. hertil 24./2. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 20./2. — Kursk, Gommessen, afg. London 23./2. til Havre. — Leopold II, Rasmussen, ank. hertil 22./2. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Livorno 23./2. til Neapel. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 23./2. til Bizerte. — Morsø, afg. herfra 22./2. til Arendal. — Moskø, Jønsen, ank. Reval 19./2. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. New York 18./2. til Havre. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 21./2. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, ank. Libau 20./2. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 14./1. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Norfolk 22./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 22./2. for Libau. — Pregel, Sonne, ank. hertil 23./2. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 22./2. for Antwerpen. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 23./2. — Tiber, Bøch, afg. Cadix 23./2. til Lissabon. — Tyr, Thaning, afg. herfra 22./2. til Windau. — United States, Wulff, afg. New York 17./2. til Kristianssand. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 22./2. Syd paa. — Dokka, afg. herfra 19./2. til Manchester. — Freya, ank. Stettin 20./2. herfra. — Vadsø, afg. Manchester 17./2. til Liverpool.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Libau 16./2. til Rotterdam. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 23./2. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 19./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cetta 16./2. til Cyprus. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 19./2. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Nakskov 23./2. til Methil. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Blyth 10./2. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Buvigen 21./2. til Kristiania. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malmø 19./2. til Newcastle. — Næwa, Dahl, afg. Newcastle 12./2. til Pozzuoli.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Gibraltar 22./2. for Hamburg. — Nautik, N. Nielsen, pass. l'Quessant 21./2. for Motril. — Nordsoen, Skou, ank. Valencia 21./2. — Ellen, Hansen, ank. Tyne 19./2. — Fylla, Christensen, afg. Königsberg 21./2. til Cardiff. — Gerda, Iversen, afg. Valencia 21./2. til Burriana. — Hebe, Gregersen, afg. Königsberg 20./2. til Cardiff. — Inger, Larsen, pass. Lundy Island 18./2. til Aarhus. — Johanne, Thøgersen, afg. Tavira 18./2. til London. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Rouen 19./2. — Laura, Petersen, afg. Värtan 22./2. til Norrköping. — Cito, Jensen, afg. Königsberg 20./2. til Belfast. — Napoli, Brinch, ank. Belfast 20./2. — Bodil, Uldall, pass. Lizard Point 21./2. til Swansea. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Portimao 21./2. — Norma, Schiff, afg. Esbjerg 21./2. til Tyne. — Alfa, Lauritsen, afg. Middlesbro 21./2. til Esbjerg.

Danmark. I. N. Madvig, Schjødt, ank. Windau 21./2. — Hamlet, Jørgensen, afg. Königsberg 19./2. — Helge, Pii, afg. Reval 14./2. — Rolf, Reese, ank. Windau 16./2. — Niels R. Finzen, Olsen, afg. Sunderland 17./2.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Sunderland 11./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sunderland 16./2. — Martha, Christensen, ank. Sunderland 22./2. — Elna, Ratje, ank. Arzew 12./2. — Theresen, Pedersen, afg. Oran 22./2. — Simone, Møller, ank. Oran 21./2. — Jeanne, Løffer, afg. Newport 15./2. — Vera, Risø, afg. San Feliu 21./2. — Daisy, Lagesen, ank. Newport 22./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Antwerpen 16./2. — London, Bom, ank. Newcastle 21./2. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 18./2. — Bryssel, Kaas, afg. Tripolis 17./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. St. Vincent 19./2. til Rufisque. — Roma, v. Thun, ank. St. Vincent 21./2.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Ghent 19./2. — Russia, Poulsen, ank. Novorossisk 17./2. — Carl Hecksher, Starck, ank. Antwerpen 13./2. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Eriksen, ank. Havanna 16./2. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 6./2. — Canadia, Jespersen, afg. Almeria 5./2. — Livonia, Lindberg, ank. Livorno 18./2.

Østersøen. Cambria, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam-Larsen, afg. Carbonen 17./2. — Gratia, Sørensen, ank. Cartagena 20./2. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, ank. South Shields 17./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Odessa 29./1. — Kotonia, Friis-Rasmussen, afg. Novorossisk 20./2.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Rotterdam 22./2. — Granaria, Jørgensen, afg. Blyth 1./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Barry 17./2. — Estonia, Winckler, ank. Blyth 23./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 23./2. — Selandia, Troensegaard, ank. Grangemouth 21./2. — Secalia, Jensen, ank. Jucaro 19./2. — Frumentia, Andersen, afg. New York 19./2. — Boscia, Skovgaard, ank. Sharpness 19./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 13./2.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 14./2. til Port Said. — Cathey, Kruuse, pass. Perim 20./2. for Hongkong. — Indien, Gabe, ank. Dalney 19./2. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Pagan, Knudsen, pass. Perim 15./2. for Calicut. — Samui, Licht, afg. Bangkok 15./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Malabar 19./2. til Suez. — St. Croix, Jensen, ank. Marseille 22./2. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. London 21./2. — Bintang, Juel-Hansen, pass. Tarifa 18./2. for Genua.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 20./2. — Helene, Sørensen, ank. Neufahrwasser 17./2. — Agnete, Sonnichsen, afg. Methil 22./2. — Hermia, Hansen, ank. Odense 23./2. — Alice, Schultz, ank. Boness 18./2.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Jensen, ank. Swansea 23./2. — G. Koch, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 14./2. — Hans Tausen, Klaatborg, ank. Ghent 24./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 22./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Rotterdam 21./2. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 21./2. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Cardiff 21./2. — Ajax, Brøsen, ank. Helsingør 23./2. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Havre 23./2.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Tyne 20./2. — Urania, Clausen, pass. Skagen 22./2. for Rotterdam.

Nordsoen. Kronprins Frederik, Andersen, ank. Hamburg 21./2. — England, Andersen, ank. Methil 21./2. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 23./2. — Rusland, Madsen, ank. Karrebæksminde 23./2.

Frem. Austa, Bagger, afg. Swansea 20./2. til Barcelona. — Freja, Nielsen, ank. Blyth 22./2. — Vera, Risø, ank. Granton 21./2.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 20./2. til Leith. — Rinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 20./2. til Rotterdam. — Schack Steenberg, Theiland, afg. Methil 21./2. til Middelfart.

Æra. Energi, Jensen, ank. Hamburg 20./2. — Erindring, Nielsen, ank. Swansea 22./2. — Emanuel, Svane, ank. Bremen 22./2. — Enighed, Jensen, ank. Dunkerque 22./2.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Porto Vecchio 21./2. til Novorossisk. — Allan, Nielsen, ank. Dundee 23./2.

Thore. Kong Helge, Olsen, ank. Færøerne 21./2. — Ingolf, Schiøtz, afg. Kjøbenhavn 22./2. via Leith til Færøerne. — Sterling, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./2.

Sejlskibe.

Renne. Marie, Larsen, ank. Cadix 14./2. — Proven, Olsen, ank. Warnemünde 15./2. — Bølgem, Westh, ank. Kalmar 17./2.

Svendborg. Cathrine, Hansen, ank. Dieppe 16./2. — Emilie, Rasmussen, ank. Plymouth 16./2. — Ellen, Andersen, ank. South Alloo 18./2. — Severine, Jensen, ank. Mullerup 19./2. — Yrsa, Sørensen, ank. Drøbak 22./2. — Danmark, Husfeldt, ank. Esbjerg 22./2. — Martin Nisson, Petersen, ank. Bari 21./2. — Fyn, Mouritzen, ank. Korsør 23./2. — Gefion, Jørgensen, ank. Nakskov 23./2.

Æra. Spurven, Petersen, ank. Kiel 19./2. — Venus, Jensen, er afg. Queenstown til Nantes. — Alfa, Madsen, afg. Forte de France 19./2. til Puerto Columbia. — Ruth, Nielsen, ank. Göteborg 20./2. — Lauritz, Folmer, ank. Hamburg 19./2. — Laura, Jensen, ank. Trapani 21./2. — Eos, Christensen, afg. Dunkerque 20./2. til Kalundborg.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 25. Februar 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — En dansk Sømandsbedrift. — Motor-Fartøjer Brandfarlighed. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugseringafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejet bragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyrt.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speiditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaert til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævnne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne, fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærme-re Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomme-de Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store [Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1908. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 350 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs nordre Kaj.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalingssplads for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebejle, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingssplads, 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. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er frifor Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', 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 6-6½ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik. Skibsbyggeri, Køhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe. Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-nøden. 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 Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen + 1 Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af 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.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhuis med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De antørte 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. Bolværker-nes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Ton efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, 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 Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 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 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskib paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Febr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	96 1/4	96	96 1/4
Danmark		45 1/4	47
Norden	82 1/2	82 1/2	82 3/4
København	14	13 3/4	14 1/4
Carl		68 3/4	71
Dannebrog		75	76 1/2
Skjold		43	45
Urania		7 1/2	10
Union	13 3/4	13 1/2	14
Dampsk. af 1896		74 1/2	76
Hejmdal	89	88 1/2	89 1/2
Østasiatiske	135 1/2	135 1/2	135 1/2
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm	69 1/2	69	70
Torm		—	—
Inga		10	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab	60	59	61 1/2
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45—44	44 1/2	45
Dampskibs Obligationer.			
4 0/10 foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2 0/10 foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 0/10 Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/10 Stats amort.		—	—
3 1/2 0/10 uops. Stats.		94 1/4	96 1/4
3 1/2 0/10 Husejer Kreditk.		85 3/4	86 1/2
3 1/2 0/10 Kbhvns Kreditf.		90	92
4 0/10 — 2. Serie.		94 1/2	95
4 0/10 — 1.		96 3/4	98
3 1/2 0/10 Østift. Kreditf.		89 1/2	90 1/2
4 0/10 — 7.		93 1/2	94
3 1/2 0/10 Landkreditk.		93	95
4 0/10 Østift. Kreditf.	94 1/4	94 1/4	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 3/4	150 1/2
Privatbank	105—1/4	105	105 1/4
Landmandsbank	136	135 3/4	136
Handelsbank		137 1/4	137 3/4
Grundejerbank	81	30 3/4	31
Burm. & Wain	94—93 3/4	93 3/4	94
Helsingørs Jærnsk.	88 3/4	88 1/4	89
Sukkerfabr.	254—257	256 1/2	257
Bryggeri Aktier	153 1/2—3/4	153 1/4	153 1/2

Vekselkurser d. 23. Februar 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.15	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Februar 1910.

Russiske Noter	216.65
4 0/10 Russiske Consols	91.90
3 3/10 0/10 — Boden Kredit	88.25
5 0/10 Mexikanske 1899	102.60
5 0/10 Rumænske Stats	102.30
4 0/10 — — 1890	94.80

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

„Forenede Dampsk.“ 30,000, „Norden“ 12,000, „København“ 66,000, „Skjold“ 2,000, „Urania“ 2,000, „Union“ 76,000, „Hejmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 24,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

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

Julius F. Schierbeck



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

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

MODERN PLANT FOR
QUICK WORK. ==



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Forlang kun!

John Crabbie's scotch Whisky gold Elephant og ***

Nutidens fineste Mærker. Faas overalt. Repræsent. for Danm.:
Albert B. Cohn, St. Annæplads 10, Købh. Telegr.-Adr.: „Vincohn“. Telef. 3283



Verdens mest effektive

Ildslukker

„PERFECT“

Slukker med Skum,
der øjeblikkelig kvæler Ilden.

Eneste Sprøjte,
der kan slukke

Benzinbrand.

Eneforhandler for Danmark:

J. A. W. OLSEN VESTERVOLDGADE.
Telefon 17490.

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins
originale
Kompasser
komplet,
sidste Model.

Kompasser
af eget Fabrikat
komplet efter
Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser
Motorfartøjs-
kompasser
Baadekompasser
m. m.

E. S. Ritchie & Sons
originale
Spritkompasser
o. a.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Amaliegade 30. Loddemaskiner
af forskellige
Modeller.

Azimet- og Pejli-
instrumenter
efter
forskellige Modeller.

Walkers
originale

Lodde- og
Loggemaskiner,
Harpoon A I og
Cherub Mark II,
Neptun Log.

Sekstanter og
Oktanter

Barometre
enk. og dobb.
Kikkerter m. m.
Reparationer
udføres.

Skibshypothekbanken

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

1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

„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. — Ansvarshavende Redaktør: V. KROGH.

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 1. Marts 1910.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler:

Udenrigsministeriet har i Skrivelse af 25. f. Md. tilskrevet Foreningen:

»Som formentlig værende af Interesse for den ærede Forening meddeler Udenrigsministeriet herved, i Henhold til en Indberetning fra Gesandtskabet i Kristiania, at Vicekonsulen i Drøbak har henledt Opmærksomheden paa, at der til Iseksporten fra Drøbak næsten udelukkende er bleven anvendt danske Sejlskibe, som foretrakkes af derværende Eksportører, fordi de som oftest er bygget af Eg, og saaledes er tætlere.

Samlidig oplyses det, at Udsigterne for Iseksporten i Aar er meget gunstige, hvorfor der sikkert vil blive Brug for megen Tonnage«.

Skibsfartskongress. Stockholm, 24. Februar. Efter Indbydelse af Sveriges Fartygbefælsforening traadte Repræsentanter for Foreningerne i Sverig, Norge, Danmark og Finland i Dag sammen her. Til Kongressens Formand valgtes Kaptajn G. H. Holmström, Foreningens administrerende Direktør, og til Viceformand Kaptajn H. V. Bang, Danmark. Kongressen gik derefter over til Behandling af de paa Dagsordenen staaende Spørgsmaal.

Stockholm, 25. Februar. Det nordiske Skibsføreremøde fortsatte i Dag Forhandlingerne om Lovene for Nordisk Fartygbefælskongress, der nu vedtoges efter en Del redaktionelle Ændringer og vil blive forelagt de forskellige Landes Foreninger til Vedtagelse. Den ny Sammenslutning har til Formaal gennem organiseret Samarbejde mellem de forskellige Foreninger at varetage fælles Interesser og gennem samlet Optræden at hæve Skibsofficerernes Stilling. Som Bestyrelse skal mellem Kongressernes Sammentræden de forskellige Landes Lokalstyrelser skiftevis fungere.

Det første Foredrag omhandlede Spørgsmaalet om Betaling for Officerspladser. Indlederen var Kaptajn Rinman, som omtalte det kendte Forhold, at en Del Rederier, navnlig de mindre, som Betingelse for Opnaelsen af en Officersplads stillede den Betingelse, at vedkommende Kaptajn eller Styrmand indskød en vis Kapital i Skibet. Taleren omtalte særlig en i Danmark falden Dom, ved hvilken Rederiet var bleven tilpligtet at tilbagebetale en afskædiget Kaptajn den indskudte Kapital og fremsatte det Ønske, at et lignende retsligt Præcedens maatte blive skabt i Norge og Sverig. Foredraget efterfulgtes af en livlig Diskussion (Ritz. Bur.)

Vi har modtaget følgende:

Jeg lastede i Fjor en Ladning Jernspaaner i Kristiania for Llanelly. Indladningen varede syv Dage, men inden Skibet var tillastet, var Varmen i Lasten 50° Reaumur og i Køjerne i Kahytten 34°, saa det næsten var umuligt at opholde sig dér. Desuden foraarsagede Ladningen en voldsom Em, saa Vandet, der nærmest lignede Rustvand, løb fra Loft og Skodder, og medførte Usundhed og Fugtighed overalt i Skibet, hvorved en Del Proviant blev aldeles ødelagt paa Rejsen. Da vi havde været nogen Tid i Søen aftog Varmen gradvis og mærkedes kun, naar Skibet arbejdede haardt i Søen. Losningen var haade besværlig og dyr, den kostede nemlig 1½ pr. Ton.

Da jeg formoder, at mange Redere er ukendt med Ubehagelighederne ved en saadan Ladning, fremkommer dette til Underretning for ærede Kolleger.

R. H. Østermann.

Fører af 3/m. Sk. »Johanne« af Marstal.

25 Aars Jubilæum i Redningsvæsnet. Efter hvad vi erfarer, kan Hr. Assistent C. P. Eisenreich ved det norrøjske Redningsvæsen d. 1. Marts d. A. fejre 25 Aars Jubilæum.

Hr. Eisenreich, der indtil 1. Oktober f. A. har haft Bolig i Lemvig, men derefter forflyttedes til Skagen har i mange Aar været en udmærket og kyndig Medarbejder for den i Fjor afdøde Konsul Andersen, der til sin Død var Redningsvæsnet Bestyrer. I Lemvig havde Hr. Eisenreich i Aarenes Løb vundet sig en stor Vennekreds og beklædte forskellige Tillidshverv. Ogsaa i Skagen har han mødt almindelig Sympati, og det maa haabes, at Redningsvæsnet endnu i mange Aar maa nyde godt af Hr. Eisenreichs Dygtighed og store Erfaring.

Søulykke. Berlin, 24. Februar. (Ritz. Bur.) Til »Lokalanzeiger« telegraferes fra Antwerpen: Den belgiske Damper »Bulgaria« er paa Rejse til Antwerpen gaaet under i den biscaiske Bugt med hele sin Besætning. 35 Mand.

Konsulatvæsnet. Under 18. Februar har Kongen anerkendt Girolamo Leviti af St. Thomas som italiensk Konsul sammesteds for de dansk-vestindiske Øer.

Vinteren og Skibsfarten. Roston (ved Don), 24. Februar. (Ritz. Bur.) Fra Berdjansk og Mariupol meldes, at Skibsfarten paa disse Byer er blevet aabnet.

Det forenede Dampskibsselskab. Efter Forlydende i »Danneb.« stiller D. F. D. S.s Regnskab sig særdeles godt for det forløbne Aar, og det hedder sig, at Udbyttet vil blive 5 pCt., foruden at der vil blive afskrevet meget store Beløb.

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, 26. Februar. (Ritz. Bur.) Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft kendtes i Dag uberettiget til at udøve Tilbageholdelsesret overfor Dampskibet »Karen« af Esbjerg eller nogen derpaa støttet Ret overfor Dampskibsselskabet Jyllands Konkursboi Esbjerg. Sagens Omkostninger tillagdes Konkursboet med 200 Kr.

Skibssammenstød. Buenos Aires, 26. Februar. (Ritz. Bur.) Den engelske Damper »Abaris« kolliderede i Dag paa den herværende Red med en argentinsk Damper. Sidstnævnte sank, og flere Personer druknede. Den engelske Damper tog ingen Skade.

Paasejling i Kejser Wilhelm-Kanalen. Berlin, 28. Februar. (Ritz. Bur.) En til Rumænien bestemt ny Damper »Jeanette« er i Kejser Wilhelm-Kanalen løbet mod den nordlige Sluseport, saa at Slusen er bleven spærret for Trafiken.

Højesteretsdom.

Dagen efter at Dampskibet »Petronia«, tilhørende Det østasiatiske Kompagni, den 15. Juni 1908

paa Rejse fra Antwerpen til Østasien med en Ladning Stykgods, havde passeret Aden, opdagedes det, at der var Ild i Bunkerkullene. Kaptajnen søgte derfor ind til nærmeste Ankerplads, Bander Maryah paa Afrikas Kyst. Den 18. om Morgenem opdagedes det, at der ogsaa kom Røg op fra et af Lastrummene. Da det ikke lykkedes at kvæle Ilden, bestemte Kaptajnen sig til at gaa tilbage til Aden som nærmeste Nødhavn for at søge at redde Skib og Ladning. Den 21. ankredes paa Adens Red. Man begyndte nu at udlosse Ladningen og pumpe Vand i Lastrummene, men Ilden bredte sig stadig, og man besluttede sig da til at forlade Skibet og sænke det. Skibet blev af et Par Bugserdampere slæbt ind mod Land, hvorefter Rummene blev fyldt med Vand, saaledes at det sank ned paa Grunden. Den 21. Juli blev Skibet bragt flot, og den 3. August paabegyndtes Losningen, der varede til den 7. September.

Foruden den egentlige Søforsikring var »Petronia« bleven forsikret mod Tidstab for 300 Kr. pr. Dag. Maksimum 40 Dage aarlig hos Forsikringselskabet *N e d e r l a n d s c h e L l o y d*, der atter havde reassureret hele sin Risiko hos et engelsk Selskab. Det hedder i Policens Tekst blandt andet, at Tidstab erstattes, som foraarsages: »1) ved nødvendigt Ophold i Nødhavn paa Grund af Skade paa Ladning og/eller paa Grund af Istandsættelse af Skade paa Skib og Maskine, der er en Følge af Søulykke — —«, Det hedder sluttelig i Policen: »Skaderne under denne Police opgøres af kjøbenhavnske Dispachører og betales senest tre Uger, efter at Dispachen er forelagt Assurandørerne, og skal Dispachørens Fortolkning af Policebetingelserne være bindende for alle Parter«.

I Henhold hertil tilstillede »Petronia«s Rederi en henværende Dispachør Sagens Dokumenter med Anmodning om at opgøre Rederiets Tilgodehavende efter Dispachen. I Dispachørens derefter affattede Beretning hedder det bl. a.:

»Da Skibet kom i Nødhavn den 21. Juni og Opholdet dér paa Grund af Beskadigelse paa Ladningen i Følge ovenstaaende Tidsangivelser strakte sig udover 40 Dage, er Maksimum for Tidstabspolicen overskredet. Assurandørerne betaler herefter: 40 Dage à 300 Kr. pr. Dag 12,000 Kr. plus Salær 25 Kr.

Da Forsikringselskabet vægrede sig ved at betale Beløbet, anlagde *Det østasiatiske Kompagni* Sag imod det ved Sø- og Handelsretten.

Forsikringselskabet hævdede, dels at det ikke kunde være bunden ved Dispachørens Afgørelse, da det efter Policens Ord kun var Dispachørens »Fortolkning af Policebetingelserne«, der var bindende, dels at Opholdet i Aden, i hvert Fald for største Delens Vedkommende, ikke kunde betragtes som nødvendigt Ophold i Nødhavn, og at Rederiet, der paa Grund af Skibets Tilstand opgav at føre det hjem og solgte det videre, ikke havde lidt eller kunnet lide noget Fragttab ved Opholdet i Aden og derfor heller ikke kunde anses berettiget til Erstatning for Tidstab.

Sø- og Handelsretten udtalte, at der ikke kunde tillægges disse Realitetsindsigelser nogen virkelig Betydning, men fandt ikke Anledning til nærmere at komme ind herpaa, idet Retten kun kunde forstaa Policens foran citerede Bestemmelse derhen, at Parterne var bunden ved den af Dispachøren truffne Afgørelse.

Ved Højesterets Dom blev Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet i Henhold til følgende Begrundelse:

»I den indankede Dom er det i Henhold til de i saa Henseende anførte Grunde rettelig antaget, at der ikke haves nogen Hjemmel for Domstolene til at tilsidesætte den af Dispachøren truffne Afgørelse. Allerede som Følge heraf vil Dommen være at stadfæste«.

Processens Omkostninger for Højesteret vil *N e d e r l a n d s c h e L l o y d* have at betale til *Det østasiatiske Kompagni* med 400 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kranafgifter i Grangemouth.

Dpsk. »Randulf Hansen« lossede en Ladning Props i Grangemouth, og det var i Certepartiet bestemt, at Kaptajnen skulde benytte Modtagernes Stevedor paa Lossepladsen og betale 2/6 pr. St. Petersborg Std. »for stevedoring«. Ved Losningen benyttede Stevedoren Kranen i Land, saaledes som det vistnok er Skik og Brug i Grangemouth, og Rederiet blev belastet med de halve Kranafgifter til et Beløb af £ 4.2.7. Da Modtagerne nægtede at betale dette Beløb tilbage, blev der anlagt Sag mod dem, og der er nu afsagt Dom i Sagen med det Resultat, at Rederiet blev anset forpligtet til at betale de halve Kranpenge, fordi det under Sagen oplystes at være almindelig Kutyme i Grangemouth. Der er hertil kun at bemærke, at det synes urimeligt, at et Rederi skal betale Stevedoren 2/6 for et Arbejde, som kan blive udført for 1/6—2/ og saa desuden betale de halve Kranafgifter.

En Reder ved altsaa fremtidig, at naar han forpligter sig til at betale 2/6 for Losning af Props i Grangemouth, betaler han ikke alene omtrent 1/ mere, end hvad han vilde betale, om han var frit stillet med Hensyn til Kontrakten med Stevedoren, men han maa yderligere betale Kranafgifter, skønt Kran udelukkende benyttes i Modtagernes Interesse, da Skibet jo kan benytte sine egne Wincher, og skønt Kranafgiften, saavidt Foreningen ved, vil blive ganske den samme for Modtagerne, enten de skal tage Lasten fra Skibssiden eller fra Rummet. Rederne bør saavidt mulig holde paa, at de ved Losningen af disse Laster i Grangemouth kun skal betale, hvad Stevedoren virkelig faar for sit Arbejde, hvorhos der til Undgaaelse af Stridigheder ved Certepartiet bør træffes Bestemmelse om, hvorvidt Kran skal benyttes eller ej, og hvorledes Betalingen derfor skal fordeles.

»Schiffahrts-Abgaben« i Bremen.

Et svensk Skib ankom til Weser med fem forskellige Partier Trælast, som var afskibet under fem forskellige Certepartier med forskellige Befragtere. Et af Partierne var bestemt til Brake og de fire andre til Bremen. Skibet gik direkte til Bremen, hvor det lossede de fire Partier og returnerede derefter til Brake, hvor det femte Parti blev losset. Uden Tvivl har Lasten været stuvet saaledes, at denne Orden var nødvendig; men Følgen heraf var den, at Skibet kom til at betale en Afgift, som kaldes »Schiffahrts-Abgabe«, og som for dette Parti paa 90 Sds. beløb sig til M. 90.00. Sagen er nemlig den, at denne Afgift afkræves i Bremen for al Last, som kommer til Bremen uden Hensyn til, om den bliver losset i Bremen eller ej. Havde Skibet altsaa først losset i Brake, vilde Modtagerne af Bremerlasten kun være nødt til at betale denne Afgift for det i Bremen lossede Parti, og da de kun paa Grund af en uriglig Stuvning af Lasten ogsaa maatte betale »Schiffahrts-Abgabe« for det til Brake bestemte Parti, blev disse Afgifter med Rette debiteret Skibet. Skibsførere, som kommer med Trælast til Bremen, bør have deres Opmærksomhed henvendt herpaa ved Lastens Stuvning, saaledes at den Last, der er bestemt til Brake, kan blive losset først.

Brahestad.

Om ovennævnte Sted skriver en Kaptajn som følger:

»Skibene lastes paa Reden, og Lasten bringes ud i Læglere, men da Reden er aldeles aaben og udsat for stærk Søgang, tillader Afskiberne ikke, at Læglerne bliver liggende langs Siden i Stormvejr, og selv om dette var Tilfældet, saa fik man dog ingen Folk til at arbejde i Lasten under saadanne Omstændigheder. Arbejdsforholdene paa Stedet er nemlig højst utilfredsstillende, idet der som oftest er Mangel paa Folk, og de som er til at opdrive, er baade uøvede og uduelige. Stuvningen bliver følgelig daarlig, og hvis man paataler dette, risikerer man, at Folkene

gaar i Land, og saa kan Skibet ligge, indtil Fagforeningen finder for godt at sende andre Folk.»

Rederne bør derfor ved Fragtslutninger fra Brahestad tage i Betragtning, at de foruden et daarligt Indtagende risikerer, at Skibet kan blive udsat for Ophold, som Befragterne ikke kan holdes ansvarlige for.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for Marts Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Baade med Hensyn til Lufttemperatur og Vindforhold viser Marts en Overgang fra Vinter til Foraar. Ganske vist er Marts endnu ret stormfuld, men med Undtagelse af Golfstrøms Omraadet Vest for 50° V. Lgd. er den dog betydelig mindre stormfuld end Januar og Februar. Troen paa Jævn-døgnstormene har ikke nogen Berettigelse for Nordatlantterhavets Vedkommende. Den gennemsnitlige Forde-ling af Lufttrykket er i det væsentlige den samme; lavt Tryk, foranlediget af mange barometriske Minima, ved Island og Sydgrønland, højt Tryk og barometriske Maksima ved 25°—30° N. Brd.: blot er Forskellen mellem Gennemsnitsværdierne overalt bleven mindre, og i Overensstemmelse dermed har Vestenvinden paa de store Damperruter tabt en Del i Styrke og Hyppighed. Paa disse Damperruter træffer man dog væsentligst Vind-systemer med en Diameter fra c. 500—2,000 Sm., der bevæger sig fra den amerikanske til den europæiske Side. Af disse Systemer ligger de cykloniske for største Delen Nord for og de anticykloniske oftest Syd for Damperruten.

De laveste Lufttryk og de stærkeste Vinde forekommer i Marts ikke mere saa overvejende paa Oceanets Midte paa 40° V. Lgd., men derimod ofte paa 60° V. Lgd. Ved den amerikanske Kyst hersker ligesom i Vintertmaanederne stærke, nordvestlige Vinde.

NØ.-Passaten blæser nu ogsaa frisk paa den afrikanske Side af Oceanet, og naar i hvert Fald i Marts her sin forholdsvis største Vindstyrke i hele Aaret. Hyppigheden for Støvfald og diset, usigtbar Luft er sammenlignet med Februar taget meget stærkt af; kun 6 eller 7 pCt. af Støvfaldet falder paa Marts. Den ækvatoreale Passatgrænse har nu sin sydligste Beliggenhed i Aarets Løb. Stille-Bæltet er meget small og SØ.-Passaten træffer man i Almindelighed først paa sydlig Bredde.

Vindforholdene ved Kysten er i det væsentlige som i Februar, dog maa man lægge Mærke til de vestafrikanske Tornados, som forekommer paa hele Guineakysten fra c. 8° N. Brd. i Marts, April og Maj (og tillige i November), hyppigst og heftigt som Uvejrsbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Disse Tornados, ved hvilke der oftest er iagttaget en Vindstyrke af 8 efter Beauforts Skala, men ogsaa undertiden en Vindstyrke af indtil 10, er et karakteristisk Tegn paa Begyndelsen af den sommerlige SV. Monsun (og paa dens Slutning i November).

Taa gehyppigheden er kun taget meget lidt til i Marts, derimod naar Taagen en betydelig større geografisk Udstrækning imod Syd paa c. 50° V. Lgd. Paa de internationale Damperruter kan man Øst for 45° V. Lgd. regne med omtrent 1—3 pCt., men Vest for 45° V. Lgd. og indtil den amerikanske Kyst maa man derimod mindst regne med 7 pCt., d. v. s. c. 50 Taagelimer om Maaned. Syd for Vigo paa den ene Side og Savannah paa den anden Side forekommer Taage næsten slet ikke.

Is. Gennemsnitgrænsen berører i denne Maaned den udgaende Rute for Amerikadampere og gaar fra 47° N. Brd. og 47° V. Lgd. til 42°, 5 N. Brd. og 53° V. Lgd.

Fra nu af maa man i høj Grad have sin Opmærksomhed henvendt paa mulig Drivis.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da kan det bemærkes, at der ikke indtil d. 18. Februar er indløbet nogen Melding om Is.

Strømme. I de vestindiske Farvande maa man næsten overalt regne med en lemmelig kraftig vestgaende Strøm: udprægede Modstrømninger mod Øst forekommer dog overvejende i de store Bugter ved Costa Rica og Columbia samt i Honduras Bugten. Ved Sydysten af de store Antiller er saadanne Forsætninger mod Øst langt sjældnere. I Mexiko Bugten forekommer Forsætninger i alle Retninger, og nogen konstant Strøm lader sig ikke paavise. I Florida Strædet forekommer Forsætninger mod Nord paa indtil 90 Sm. i Etmaalet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke noget forøget Liv fra sidste Uge, og der slutes kun ganske enkelte Fragter for prompt eller primo Martslastning. Grunden hertil er ikke helt Mangel paa Laster, men de noterede og tilbudte Fragtrater er i de fleste Tilfælde saa lave, at de ikke lønner Transporten.

Danmark har haft enkelt Kornlast samt adskillige Cement-, Kalksten- og gl. Jernlaster, tjenlige til Kombination fra Østersøhavne, men Raterne er lave. Vestsverig er nærmest tomt, medens Østnorge har adskillige Islater, hvoraf flere til Tyskland, samt enkelte Trælaster, men trods en Sligning af c. 1/ pr. Ton Is, er Befragternes Tilbud uforandret elendige. Fra Østersøen og Bottenhavet gøres fremdeles kun faa Forretninger, idet Befragterne som oftest vægrer sig ved at akceptere Redernes Fordringer.

Returfragter Vest fra holder sig fremdeles uforandrede, saa at der ikke er nogen egentlig Mangel i den Fart, men Raterne lønner ikke Forsejling i Ballast efter Kul. Ekspeditionen er vedvarende god paa de fleste Havne.

Angaaende de mindre Skibe, er der i den sidste Tid fragtet ret livligt fra Nordtyskland, og Behovet begynder saa smaat at dækkes. Königsberg og Danzig er begge nærmest uforandrede, ligesom Stettin stadig er ret lovende. Stralsund, som har sluttet c. 40 Skibe pr. Foraar, har kun enkelte Havreladninger tilbage til 5 Mk., hvorimod Greifswald endnu er aaben for en Del Skibe, ogsaa i Størrelsen 60/80 Tons Rug. Rostock noterer og slutter til kun 4½ Mk. for Havre, Wismar udbyder 3½ à 4 Mk. for Rug, og Lübeck har ikke saa faa Ladninger Kainit og Raajern til 3½ à 4 Mk. til Danmark og Sydsverig. De slesvigske Pladser er i Foraaret meget tilbageholdne, og det er kun faa Laster, som udbydes derfra. Hamburg har i den sidste Maanedes Tid været meget rolig; og Afslutningerne har været til omkring 5 Mk. til Danmark. Danmark sluttede fra Provinserne for Byg til Kjøbenhavn 12 Øre og for Hvede til Malmø 13 Øre; den paabegyndte Lockout i Cementindustrien vil sikkert vise sig ret følelig overfor de mindre Skibe, og desværre ser det ud til, at den ikke bliver saa kortvarig. Kjøbenhavn har i sidste Uge været særlig mat; der sluttedes bl. a. til Åhus (Sverig) for Majs 15 Øre, Hvede 11 Øre, Byg til Rønne 15 Øre og Melasse til Horsens 14 Øre.

Generalforsamlinger.

Søassuranceforeningen »Ærø«

afholdt d. 12. Februar sin aarlige Generalforsamling i Marstal.

Formanden, Navigationslærer Christensen, aflagde Beretning. Det forløbne Aar havde været heldigt for Assuranceen. Man

havde forsøgt at laa Foreningen indmeldt i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, men Optagelsen var bleven nægtet, grundet paa, at Søassuranceforeningen »Ærø« arbejdede med for specielle Opgaver.

Regnskabet var i Aar bleven opstillet paa en praktisk og let overskuelig Maade, som man haabede vilde vinde Interessenternes Bifald.

Regnskabsføreren Hr. Emil Holm oplæste Regnskaberne, der godkendtes enstemmigt.

D'Hrr. F. K. Hansen og E. F. K. Hansen foreslog, at der gaves den Forsikrede Ristorno for hvert fuldt udløbet Tidsrum af 5 Dage i Stedet for som nu, af 15 løbende Dage.

Dette Forslag forkastedes, dels af Hensyn til Regnskabet, dels fordi man mente, der løbes nogen Risiko ved Opsigelsen i de forskellige Havne.

Bestyrelsen stillede Forslag om, at der i Lovens § 16, Side 41, Punkt 1 til Stykket om Træskibe tilføjes:

»Dog gælder for Kalfatring følgende Regler:

For Kalfatring (regnet fra Udløbet af denne Maaned, i hvilken den paa Inventarlisten noterede Hovedkalfatring har fundet Sted) gøres i det Beløb, der af den foreliggende Opgave ses at være medgaaet til selve Kalfatringen, nedenstaaende Afdrag:

Taksation Kr. 150 pr. Ton eller derover:

Indtil 1 Aar intet Afdrag

Fra 1 til 3 Aar $\frac{1}{4}$

» 3 » 4 » $\frac{1}{2}$

» 4 » 5 » $\frac{3}{8}$

» 5 » 6 » $\frac{1}{2}$

» 6 » 7 » $\frac{3}{4}$

Efter 7 Aar ingen Godtgørelse.

Taksation af under 150 Kr. pr. Ton:

Indtil 1 Aar intet Afdrag

Fra 1 til 3 Aar $\frac{1}{4}$

» 3 » 4 » $\frac{3}{8}$

» 4 » 5 » $\frac{1}{2}$

» 5 » 6 » $\frac{3}{4}$

Efter 6 Aar ingen Godtgørelse.

Formanden motiverede nærmere Bestyrelsens Forslag. Man havde konfereret med en Dispatchør om den nævnte Lovparagraf, og Resultatet var blevet det her foreliggende Forslag, der saa vidt gørligt er, stiller alle Interessenter lige for Loven.

Forslaget vedtoges.

Endvidere foreslog Bestyrelsen, at § 17, Side 42, 1ste Stykke forandres, saa at det bliver saalydende:

»Omkostningerne ved Bundeftersyn (ved Dykkerundersøgelse, Tørdokning etc.), der nødvendiggøres af et Havari, og som foretages senest umiddelbart efter Rejsens Fuldbendelse, — med mindre anden særlig Overenskomst er truffet med Foreningen —, erstattes uden Afdrag for Forbedring og med Havari grosse Begunstigelse (d. v. s. uden Afkortning af 1 Kr. pr. Brutto-Ton).«

En Ændring af denne sidste Paragraf var bleven ret nødvendig, da den tidligere havde voldet saavel Bestyrelse som Dispatchør mange Bryderier.

Forslaget vedtoges.

De afgaaede Bestyrelsesmedlemmer Skibsreder H. J. Bager og N. Jepsen genvalgtes, ligeledes genvalgtes til Suppleant Skibsreder B. B. Friis og til Revisor Skibsreder R. R. Levinsen.

Havarier og Forlis.

Niels Juel, 3/m. Skonnert af Ærø, har d. 24. ds. været i Kollision med en fremmed Dampner i Nærheden af Rouen. Begge Skibe blev stærkt beskadiget. »Niels Juel« fik saa stor Skade paa Forskibet, at den maatte bugseres ind til Rouen.

Peter, Skonnert tilhørende Cementfabriken »Dania«, kom d. 25. ds. paa Grund paa Als Rev ved Mariager Fjord. Skibet er paa Rejse fra Lemvig til Hjemstedet i Ballast.

Efter senere Efterretning er Skibet ved ogen Hjælp kommet flot.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

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

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibs fører fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner
Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejele.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Bordeaux 24./2. — Alexandra, Nielsen, afg. Pera 27./2. til Bourgas. — Algarve, Borries, pass. Deal 23./2. for Marseille. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Arendal 27./2. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 25./2. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 26./2. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 9./2. til Boston. — Arno, Strubberg, pass. Kingsbridge 26./2. for Swansea. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 26./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 27./2. — Beira, Lunge, afg. Marseille 26./2. til Tarragona. — C. F. Tietgen, Thom- sen, ank. hertil 16./2. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Reval 26./2. til Antwerpen. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, ank. Messina 27./2. — Douro, Søberg, ank. hertil 27./2. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 27./2. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./1. — Frederik, Andresen, ank. Königsberg 28./2. — Garonne, Kromann oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 23./2. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./2. — Hengest, Munk, ank. hertil 11./2. — Hjelm, Sonne, ank. Danzig 26./2. — I. C. Jacobsen, Petersen, afg. Lissabon 24./2. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 28./2. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 26./2. til Riga. — Kentusky, Andresen, ank. hertil 24./2. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 25./2. for London. — Kursk, Gommesen, ank. Havre 24./2. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 27./2. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Marsala 26./2. til Catania. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 23./2. til Bizerte. — Morsø, ank. Bergen 26./2. — Moskø, Jonsen, afg. Reval 26./2. til Dunkerque. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. New York 18./2. til Havre. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 21./2. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, afg. Libau 26./2. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fairhill 27./2. for New York. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Norfolk 22./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./2. — Pregel, Iversen, ank. Riga 27./2. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 24./2. — Seine, Damp, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Tiber, Bech, afg. Lissabon 26./2. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 28./2. — United States, Wulff, ank. Kristiania 28./2. — Viking, Meyer, ank. hertil 27./2. — Dokka, ank. Swansea 26./2. — Vadso, afg. Liverpool 26./2.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Braudt, ank. Rotterdam 24./2. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 23./2. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 22./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 19./2. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Cetta 16./2. til Cyprus. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Esbjerg 26./2. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Methil 25./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Blyth 10./2. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kristiania 25./2. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Newcastle 23./2. — Newa, Dahl, afg. Newcastle 12./2. til Pozzuoli.

Vesterhavet. Nordsøen, Skou, ank. Cartagena 24./2. — Ellen, Hansen, afg. Tyne 23./2. til Oporto. — Gerda, Iversen, afg. Gandia 23./2. til Bremen. — Inger, Larsen, ank. Kallundborg 26./2. — Johanne, Thøgersen, ank. London 26./2. — Karla, Nielsen, ank. Granton 25./2. — Laura, Petersen, afg. Norrköping 26./2. til Melilla. — Napoli, Brinch, ank. Liverpool 25./2. — Bodil, Uldall, afg. Swansea 26./2. til Cardiff. — Nerma, Schiff, ank. Tyne 24./2. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 25./2. til Hull.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Cetta 25./2. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sunderland 16./2. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 26./2. — Elna, Ratje, afg. Arzew 25./2. — Therese, Pedersen, afg. Oran 22./2. — Simone, Møller, afg. Oran 24./2. — Jeanne, Løffer, afg. Newport 15./2. — Vera, Risø, afg. Oran 24./2. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 24./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 25./2. til Blyth. — London, Bom, afg. Newcastle 23./2. til Barcelona. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 25./2. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Tripolis 25./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rufisque 23./2. — Rom, v. Thun, ank. St. Vincent 21./2.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Ghent 26./2. — Russia, Poulsen, ank. Novorossisk 17./2. — Carl Hecksher, Starek, afg. Antwerpen 24./2. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Erichsen, ank. Havanna 16./2. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 24./2. — Livonia, Lindberg, ank. Livorno 18./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam Larsen, afg. Caibarien 17./2. — Gratia, Sørensen, afg. Cartagena 25./2. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 24./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, afg. Hull 26./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Odessa 22./2. — Kottonia, Friis-Rasmussen, afg. Novorossisk 20./2.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Rotterdam 25./2. — Granaria, Jørgensen, ank. New York 24./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Barry 17./2. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 25./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Moss 26./2. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 27./2. — Secalia, Jensen, ank. Jucara 19./2. — Frumentia, Andersen, afg. New York 19./2. — Boscia, Skovgaard, ank. Gloucester 19./2.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 13./2.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Stettin 23./2. til Greenock. — Nelly, Clausen, afg. Newport 26./2. til Torre Annunziata. — Fanny, Eriksen, er afg. Kjøbenhavn til Aberdeen. — Lilly, Schubert, afg. Libau 19./2. til Dublin. — Alexy, Jessen, pass. Skagen 26./2. for Belfast. — Dagny, Sørensen, pass. K. W. Kanalen 25./2. for London. — Mary, Bang, ank. Königsberg 26./2.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 14./2. til Port Said. — Cathay, Kruse, pass. Perim 20./2. for Hongkong. — Indien, Gabe, ank. Dalny 19./2. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 26./2. til Penang. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Malabar 19./2. til Suez. — St. Croix, Jensen, afg. Marseille 23./2. til Kjøbenhavn. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. London 25./2. til Middlesbro. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Savona 22./2.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portlaud 14./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 1./2.

Torm. Sara, Jensen, ank. Odense 24./2. — Helene Sørensen, ank. Neufahrwasser 17./2. — Agnete, Sonnichsen, ank. Kalundborg 26./2. — Hermia, Hansen, ank. Odense 23./2. — Alice, Schultz, afg. Boness 25./2. — Sjælland, Dam, afg. Libau 26./2.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Jensen, afg. Swansea 25./2. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Ghent 24./2. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 27./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Rotterdam 24./2. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Kjøbenhavn 25./2. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 23./2. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Havre 23./2. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kjøbenhavn 27./2. — Lars Kruse, Mathiasen, afg. Cardiff 25./2. — N. G. Petersen, Block, afg. Antwerpen 26./2.

Urania. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Tyne 23./2.

Nordøen. Kronprins, Frederik, Andresen, ank. Hamburg 21./2. — England, Andersen, afg. Methil 23./2. — Holland, Poulsen, ank. Windau 25./2. — Rusland, Madsen, afg. Karrebæksminde 26./2.

Europa. Belgien, Nielsen, ank. Libau 25./2.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Kjøbenhavn 26./2. til Rotterdam. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Leith 26./2. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, afg. Rotterdam 26./2. til Kjøbenhavn. — Seach Steenberg, Theilland, ank. Middelfart 24./2.

Frem. Austa, Bagger, afg. Swansea 20./2. til Barcelona. — Freja, Nielsen, afg. Blyth 24./2. til Præstø. — Vera, Risø, ank. Esbjerg 26./2.

Thore. Sterling, Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./2. — Ingolf, Schiøtz, afg. Leith 27./2. til Færøerne, Øst- og Nordisland. — Kong Helge, Olsen, ank. Vaag 27./2.

Æra. Energi, Jensen, ank. Methil Red 26./2.

Sejlskibe.

Fansø. — Nordby, Prinsesse Marie, Pedersen, ank. Sidney 24./2. — Copley, Hansen, ank. Cardiff 26./2. — Maracaibo, Svarrer, ank. Hamburg 27./2.

Æra. Rolf, Christensen, ank. Torweya 22./2. — Nauta, Starke, ank. Santander 22./2. — Freden, Christensen, ank. Cardiff 23./2. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Lowestoft 22./2. — Industri, Raahauge, pass. Beachy Head 16./2. for Fremington. — Søstrene, er afg. Hamburg til Bordeaux. — Atlantic, Rasmussen, ank. Rio Hache 24./2. — S. L. Weber, Hansen, ank. Hammerhavn 25./2. — Forældres Minde, Christensen, ank. Skodberg (Norge) 26./2. — Eos, Christensen, ank. Kalundborg 23./2. — Express, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 26./2.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 1. Marts 1910. — Højesteretsdom. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Marts Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Fyns Kreds

afholder Møde Lørdag den 5. Marts Eftm. Kl. 2 $\frac{1}{2}$, hos Gæstgiver Chr. Petersen, Torvet, Svendborg, for at vælge Repræsentanter til paa Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk's Generalforsamling at afgive Kredens Stemmer.

Til dette Møde har enhver Reder, der er bosiddende i Kredsen, og som har Søfolk indtegnet i nævnte Forsikringsforenings Sejlskibsafdeling, Adgang og Stemmeret, uanset om de er Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening eller ikke. — Det samme gælder for Afdelingen for mindre Skibe.

Kredsstyrelsen.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eff. A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Officielle Bekendtgørelser.

Efterretninger for Søfarende.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Puller fundet. Tangen SV. Kattgat.

Paa den SV.-lige, læge Del af Tangen er fundet 3 Puller: En med ca. 1 m Vand paa 56° 35',6 N. Br. 10° 35',2 Ø. Lgd., hvis Udstrækning i NV.—SØ. er ca. 400 m og i NØ.—SV. ca. 200 m,

en med ca. $\frac{1}{2}$ m Vand paa 56° 36',2 N. Br. 10° 36',7 Ø. Lgd., ca. 200 m i Omkreds og

en, der er omtrent tør ved Lavvande, paa 56° 35',7 N. Br. 10° 37',4 Ø. Lgd., hvis Udstrækning i N.—S. er ca. 400 m og i Ø.—V. ca. 100 m.

Omkring Pullerne er udlagt en foreløbig Afmærkning, bestaaende af 3 Vagere med røde og hvide Flag.

Et spidst, rødt Sømærke med rød Stage og 2 opadvendte Koste vil blive udlagt SV. for Pullerne paa 56° 35' N. Br. 10° 35' Ø. Lgd.

Marineministeriets Admirallitets Departement, den 25. Februar 1910.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnagade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen
Aalborg.

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

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus

Aalborg.

CHR. JENSEN

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

Viggo Jensen & Co.'s

Patent af Motorfløjter anbefales herved. Mekanismen er enkel, driftssikker og anbringes let til enhver Motor. Den giver til enhver Tid et ligesaa fyldestgørende Signal som enhver Dampfløjte.

Indhent Tilbud, og De vil gratis blive besvaret omgaaende.

Strandvej 16, Aarhus.
Telefon 2437.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

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

Verdens bekendt! Bør drikkes af alle, den bedste og billigste er
JOHN CRABBIE'S GOLD ELEPHANT og * WHISKY.**

Faas overalt. Repræs. for Danmark: Albert B. Cohn, Kbhvn.
St. Annæplads 10. Telegram-Adresse: Vincohn. Telefon 3283.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasse Kød anvendes
Forlang Prislister eller Tilbud.
Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

„ Husk „

Petersen-Faxe's

HERREKVIPIERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

C. HANSEN,

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

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 4. Marts 1910.

Kystfarten i Britisk Columbia. Vi har bragt i Erfaring, skrives der i Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære, at fremmede Skibe, som anvendes i Kystfarten paa Britisk Columbia, i Følge en Lov, som er vedtaget i 1903, kan afkræves Skat af Myndighederne derude, og vi bringer dette til de interesserede Rederes Kundskab, da vi tror, mange Redere ikke kender dertil.

I det Tilfælde, vi her har med at gøre, var Skibet maanedsbefragtet under et sædvanligt Maanedscerteparti, og der er nu opstaaet Strid om, hvem der skal betale Skatten, enten Rederiet eller Maanedsbefragterne. Efter vor Mening bør Maanedsbefragterne betale Skatten, men disse er af en anden Mening, og for at undgaa Stridigheder herom er det at anbefale, at Rederne ved Afslutningen af Kontrakter for Fart derude, tager udtrykkelig Forbehold om, at Skatten skal betales af Maanedsbefragterne.

De fem Søhavne i Argentina, der hver har en Frekvens paa over en Million Tons, nemlig Buenos Aires, Rosario, La Plata, Bahia Blanca og Concepcion del Uruguay, viser i Aaret 1908 alle en tiltagende Skibstrafik. Det samme kan, med faa Undtagelser, som Paraná, Zárate og nogle andre, ogsaa siges om de øvrige mindre Havne. I de førstnævnte fem Havne stillede Skibstrafiken i Aaret 1908 (imod 1907) sig som følger:

Buenos Aires 35,435 (28,527) Skibe med 14,559,873 (13,150,251) Tons; Rosario 5,175 (4,383) Skibe med 4,760,588 (3,385,809) Tons; La Plata 1,629 (1,601) Skibe med 1,722,504 (1,532,989) Tons; Bahia Blanca 964 (1,004) Skibe med 1,707,143 (1,343,769) Tons; Concepcion del Uruguay 2,998 (2,638) Skibe med 1,263,179 (1,175,710) Tons. Argentinas samlede Skibsfart i Aaret 1908 viser: 7,790 oversøiske Dampere med 18,202,674 Tons, 54,208 Kystdampere med 19,734,752 Tons, 659 oversøiske Sejl-skibe med 748,544 Tons, 82,810 Kystsejlere med 3,304,977 Tons, tilsammen 145,467 Skibe med 41,990,947 Tons. Det argentinske Flag er herunder repræsenteret med 38 pCt.; det er med 21 oversøiske Dampere af 19,450 Tons, 41,113 Kystdampere af 14,350,710 Tons, 41 oversøiske Sejlskibe af 5,726 Tons, 47,826 Kystskibe af 1,547,046 Tons.

I den oversøiske Dampskibsfart staar det engelske og i Sejlskibsfarten det norske Flag i Spidsen. Siden Aaret 1905 er Argentinas Skibstrafik steget med 9,946,644 Tons, hvilket giver en gennemsnitlig aarlig Stigning af 2,486,661 Tons, og heraf falder alene paa Buenos Aires Havn 946,981 Tons. (»Das Schiff«.)

Vi har modtaget følgende:

Stranding ved Gl. Skagen. I Anledning af Hr. Kaptajn Caspersens Artikel i *Dansk Søfartstidende* for 22. Februar d. A., bedes Redaktionen oplyse Offentligheden om, at blandt de Unøjagtigheder, som Artiklen helt igennem lider af, er ogsaa denne, at der hverken til mig eller Bjergene er betalt noget for at have bjerget Besætningens Tøj, hvilket jeg inden Retten vil bevidne tillige med Rigtigheden af den Fremstilling af Sagen, jeg har givet i min forrige Artikel.

Hermed er Diskussionen fra min Side endt.

Niels Bagh.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 28. Februar.

Danske Farvande.

Isfrit overalt. Ismelding indstilles indtil videre.

Svenske Farvande.

Söderarm. Søen og Løbet fra Söderarm til Furusund: isfri.

Strömstad. Idefjorden: tynd Fastis, Isrende fra Frederikshald til Hälle Boraasgaarden og Krokstrand.

Tyske Farvande.

Isfrit overalt. Ismelding indstilles indtil videre.

Skoleskibet Viking. I Følge Rapport fra Føreren af Skoleskibet »Viking«, Kaptajn E. Andersen, ankrede Skoleskibet d. 29. Januar d. A. udfor Banjoewangie efter 88 Dages Sejlads fra Lizard. Gennemsnitstiden for denne Rejse er i Følge »Deutsche Seewarte«s Opgivelse 95 Dage. Vejret har under hele Rejsen været godt, og man har saa at sige ikke haft Storm. Sundhedstilstanden har været fortræffelig, og Stemningen blandt Officerer og Elever overmaade god. Undervisningen har fundet Sted efter Programmet. Naar Skoleskibet ankrede op ved Banjoewangie paa Rejsen til Vladivostok, var det dels for at afsende Telegrammer, dels for at faa ferske Provisioner om Bord. Banjoewangie ligger i Balistrædet, der er det bedst afmærkede af Stræderne og giver god Ankerplads. Kaptajn Andersen havde til Hensigt at fortsætte Rejsen ved første Lejlighed.

Det Forenede Dampskibsselskab. Paa et d. 1. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Det Forenede Dampskibsselskab vedtoges det i Følge »Ritz. Bur.« at freeslaa Generalforsamlingen, efter at der ordinært er afskrevet Kr. 1,879,403.90 og ekstraordinært Kr. 640,189.95, at udbetale 5 pCt. Udbytte for 1909 samt at overføre til næste Aar Kr. 76,476.76.

Vi har modtaget følgende:

Hurup Red som Ankerplads. Undertegnede tillader sig at henlede ærede Kollegers Opmærksomhed paa en Ankerplads, som ikke synes at blive meget benyttet, men som jeg har fundet tryk og brugelig, nemlig Hurup Red. Den 27de Februar om Natten blev mit Skib overfaldet af en heftig Snestorm af ØNØ. paa Aalborg Bugt. Efter nogen Tids Forløb maatte jeg dreje Skibet under for et Par smaa Sejl og drev nu mod Land. Da vi op paa Formiddagen kun havde tre Favne Vand, begyndte Stillingen at blive ret uhyggelig. Jeg turde derfor ikke lade Skibet drive længere, men vovede nu Forsøget at ankre op for det store Anker, skønt Søen var høj. Hvorledes vi laa her med Græsrope paa Kæden, skal jeg ikke opholde mig ved, men ved Middagstid klarede Vejret op, og vi laa da tværs af Hurup. Efter et haardt Arbejde fik vi nu Ankeret hjem og holdt ret ind paa Hurup, hvor det viste sig, at der var godt at være, da der ingen Sø var, skønt Kulingen bar ret paa. Jeg meddeler dette til Efterretning for ærede Kolleger, der muligvis ligesom jeg skulde blive tvungen til at ty ind til Hurup Red.

P. Rasmussen.

Fører af Galease »Georg« af Aarhus.

Masnedøbroen. Ved et Møde, som Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe afholdt i Svendborg den 28de Februar, vedtoges følgende Resolution:

»Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe maa paa det indstændigste protestere imod den Hindring og Fare for Skibsfarten — og da specielt for den mindre Sejlskibsfart —, som en Bro mellem Masnedø og Falster vil bevirke. Afdelingen tillader sig derfor indtrængende at opfordre Regering og Rigsdag til, i Stedet for en Bro at anlægge en Tunnel, eller, hvis en Bro ikke kan undgaaes, da at sikre Skibsfarten paa den bedst mulige Maade. Dette vil formentlig kunne gøres ved i Stedet for en Svingbro at bygge en Højbro eller eventuelt Hejsebro, hvorved Midterpillen undgaaes og Gennemsejlingsaabningens Bredde mere end fordobles. Endvidere maa det — hvis der bygges Bro — anses for absolut nødvendigt, at der Vest for Broen sikres Skibene tilstrækkelig Ankerplads ved Bygning af en Læmole, at der sikres nødvendig gratis Bugserhjælp ved Gennemsejlingen, at Broen holdes aaben, naar ikke et Tog passerer, og at eventuel Skade paa Skib og Menneskeliv, som foraarsages uden Skibenes egen Skyld, bæres af Staten«.

Under Navn af Københavns Skibsvandforsyning og Bugserelskab er i Følge »Berl. Tid.« dannet et Foretagende, hvis Specialitet er at forsyne Skibe i Københavns Havne og paa Reden med Vand paa mest tidssvarende Maade.

Paa Marstal Staalskibsbyggeri har Selskabet ladet bygge en kraftig, lille Damper, »Victoria«. Skibets Last rum er to store, ved Skod afdelte, Tanke, der tilsammen rummer henvend 134,000 Pd. Ferskvand. Ved kraftige Pumper kan denne Vandmasse bringes om Bord i selv de højeste Skibe i Løbet af en Times Tid.

Selskabet ledes af Skibsfører J. Monies.

Dampskibsselskabet Heimdal. Ved et d. 28. Februar afholdt Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet Heimdal, blev det vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen et Udbytte af 3 pCt. for Aaret 1909.

Konsulatvæsnet. Fuldmægtig Bøggild i Udenrigsministeriets Konsulatsafdeling rejser om kort Tid til New York for under en Generalkonsul Clan tilstaaet Orlov at bestyre Konsulatet dér. Ved Generalkonsulens Tilbagekomst vil Fuldmægtig Bøggild tage til San Francisco som Konsul, da Ministeriet agter at ansætte en udsendt Konsul dér. (Ritz. Bur.)

Skibsfarten paa det Asowske Hav. Kertsch, 2. Marts (Ritz. Bur.) Skibsfarten paa det Asowske Hav er igen aabnet.

Forhyring i Odense. Af Ministeriet for Handel og Søfart vil en dertil kvalificeret Ansøger kunne vente sig meddelt Bevilling som Forhyringsagent i Odense. Ansøgning om saadan Bevilling, bilagt med Fødselsattest og Oplysning om tidligere Virksomhed, indsendes til Ministeriet inden Udgangen af Marts Maaned.

Overrettsdom.

Om Formiddagen den 29de September 1907 fandt der i Vesterhavet, c. 40 Sm. SV. for Hanstholm Fyr, et Sammenstød Sted mellem Briggen »Clara« af Svendborg og Dampskibet »Ivar« af København, der borede sin Stevn ind i Briggens Bagbordsside, hvorefter Briggen, der holdtes flydende paa Lasten (Planke og Brædder), af Damperen, der ikke havde lidt nogen Skade af Betydning, blev bugseret til Frederikshavn, hvor den blev kondemneret og dens Ladning overtaget af Assuranrørerne. »Ivar«s Rederi, Firmaet L. H. Carl i København, søgte derefter »Clara«s Fører, Skipper C. Nielsen og Firmaet I. P. Kall i Frederikshavn paa Ladningsassurandørernes Vegne til Betaling af 5,000 Kr. i Bjergeløn, medens »Clara«s Reder, R. S. Hansen af Thurø, under en Kontrasag paastod sig hos »Ivar«s Rederi tilkendt en Erstatning af Kr. 20,558.48, og Firmaet I. P. Kall paa Ladningsassurandørernes Vegne ligeledes under en Kontrasag paastod sig tilkendt en Erstatning af Kr. 8,918.40 hos samme Rederi. Ved Frederikshavns Soret tilpligtedes Firmaet L. H. Carl at betale R. S. Hansen Kr. 19,558.48 og til Firmaet I. P. Kall Kr. 7,918.40, begge Beløb med Renter 5 pCt. p. a. fra 4. Marts 1908 indtil Betaling sker, medens der tilkendtes Firmaet L. H. Carl Kr. 3,000 i Bjergeløn.

Ved en d. 28. Februar afsagt Overrettsdom statueredes det, at der ikke tilkom Damperens Rederi Bjergeløn; i øvrigt stadfæstedes Soretsdommen. Sagens Omkostninger ophævedes. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 4/1910 afsagt den 26. Januar 1910, Overretssagfører Vilhelm Rievers mod Tiltalte P. A. A. H.

Under denne Sag tiltales Styrmand P. A. A. H. for Overtrædelse af Sølovens §. 306. Sagens nærmere Omstændigheder er følgende:

Natten mellem den 18. og 19. Juni 1909 kom Damperen »I. D. S. Adolph« af København, hvor Tiltalte gjorde Tjeneste som anden Styrmand, med en Kulladning Nord fra ned gennem Sundet. Vinden var VNV. laber Kuling, Vejret skyet men sigtbart. Skibets Dybgaaende var 16' 18" for, 18' 3" agter. Kl. 1 Fm. passeredes Hveens Fyr. Tiltalte, der havde Vagt (første Styrmand var til Køjs), bestemte ved en 4 Stregers Pejling Afstanden til 1½ Sm. Kaptajnen gav Tiltalte Ordre til at holde Kursen S. ½ V., en Kurs som førte lige paa Middelgrunden, hvis Lys var i Sigte, og som mentes at føre tæt Øst om Taarbæk Bøje. Kaptajnen gik ind i Bestiklukafet efter at have givet Tiltalte Ordre til at varske ham, naar man nærmede sig den nævnte Bøje. Kl. 1⁴⁵ Fm., efter at 6 Sm. var udløben efter Pejlingen af Hveens Fyr, fik Tiltalte, der hidtil havde holdt den foreskrevne Kurs, Øje paa et hvidt, blinkende Lys ½ eller ¾ Streg om Styrbord. Tiltalte antog dette Lys for at være Taarbæk Bøje, og da han havde ventet at faa denne at se kun ¼ Streg om Styrbord, antog han, at Strømmen havde sat Skibet en Del Øst over. Uden nærmere Undersøgelse eller Pejling navnlig uden Pejling af Middelgrunden, der stadig var i Sigte — som det maa antages: ret for — ændrede han Kursen til S. t. V. og styrede derefter et Kvarter, altsaa 2 Sm, paa denne Maade, indtil han pludselig opdagede Taarbæk Lysbøje om Bagbord. Uden at tænke paa at ændre Kursen eller stoppe Skibet, løb Tiltalte ned i Bestiklukafet og kaldte Kaptajnen op. Denne gav straks Styrbord Ror og sagtede Farten, men i det samme skurede Skibet hen over Grun-

den. Som det senere viste sig, fik det derved en Del Buler i Bunden; Kedeltanken og Bagbords Maskintank tog noget Vand, men kunde holdes læns med Ballastpumpen, hvorfor Skibet efter at have indtaget Proviant i Kjøbenhavn, kunde fortsætte Rejsen til Stettin, hvor det maatte underkastes en Reparation, der kostede c. 70,000 Rmk.

Tiltalte har forklaret, at han, inden han overtog Vagten, havde efterset i Fyrbogen, hvorledes Taarbæk Bøje skulde lyse (korte Blink paa 5 Sekunder med 10 Sekunders Mellemrum). Hvad det er for et Lys, han har forvekslet med Taarbæk Bøje, har Tiltalte ikke været i Stand til at opgive, men under Søforhøret er den Formodning fremsat, at det har været Fyret paa Trekroner (der afvekslende giver et langt Blink paa 38 Sekunder og et kort Blink paa 4 Sekunder med 9 Sekunders Mellemrum). Tiltalte har udtalt som en Mulighed, at han maaske har ladet sig nøje med at iagttage en enkelt mørk Periode og en enkelt kort Blusning. Han har ikke kontrolleret Tidsrummet mellem Blinkene paa anden Maade end ved at tælle efter for sig selv.

Efter det oplyste maa Retten gaa ud fra, at Tiltalte har gjort sig skyldig i en saadan Uforsigtighed, som Sølovens § 306 forudsætter, ved uden nærmere Undersøgelse at ændre Kursen som sket. Uagtet en simpel Pejling af Middelgrunden maatte have overbevist ham om, at Skibet ikke kunde være forsæt saaledes mod Øst som formodet, og uagtet der ingen Fare var ved at komme noget for østlig, medens blot en ringe Afvigelse mod Vest fra den opgivne Kurs vilde føre ind paa Grunden (Taarbæk Rev naar ud til det Sted, hvor Bøjen er anbragt). Det er oplyst af Rorgængerens, at Middelgrundens Fyr efter Kursændringen saas c. $\frac{1}{2}$ Streg om Bagbord.

Tiltaltes Defensor har gjort gældende, at den skete Skade ikke har været af en saadan Betydning, som den i Sølovens § 306 ved Udtrykket »Søulykke« maa antages at have haft for Øje, nemlig en Katastrofe, der har kostet Mennesker Liv eller Forlighed eller i hvert Fald tilintetgjort Skib og Ladning. Han har henledt Opmærksomheden paa Modsætningen mellem dette Udtryk og det formentlig mere vidtrækkende Udtryk »Søskade«, som anvendes i § 293, hvor der er Tale om Fejl fra Skipperens Side.

I den Betragtning, at Loven ved Ordet »Søulykke« kun skulde tage Sigte paa Ulykker, der er forbunden med Tab af Menneskeliv eller dog med et Skibs fuldstændige Tilintetgørelse, kan der imidlertid ikke gives Tiltalte Medhold. En betydelig Skade som den foreliggende, findes at maatte falde ind under det i § 306 brugte Udtryk. Ordet i sig selv findes ikke at kræve mere, og Forhandlingerne om Lovens Tilblivelse synes at vise, at man ved den i § 293 foretagne Ændring af det ogsaa i denne Paragraf oprindelig foreslaaede Ord »Søulykke« til »Søskade« ikke har haft en Modsætning for Øje.

Tiltalte vil saaledes ikke kunne undgaa Ansvar efter Sølovens § 306, men under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder og Tiltaltes tidligere udadledige Forhold i Tjenesten, findes han, der ikke tidligere er funden tiltalt, kun at burde idømmes en Statskassen tilfaldende Bøde paa 25 Kr., hvorhos han vil have at betale Aktionens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere, 25 Kr. til hver.

Frugtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning har alle hjemgaaende Markeder ligget meget stille, og flere af dem viser igen Nedgang i Raterne, navnlig Østen, hvorfra Begæret efter

Tonnage i Løbet af de sidste Par Uger har indskrænket sig ret betydeligt. Risfragterne kan sættes til at være gaaet c. 2/ pr. Ton ned i Løbet af 4—5 Uger. Raten for Palmekærner fra Madras Kysten noget lignende, hvorimod Kurrachee kun er 6 à 9 d. lavere. Der er dog i Øjeblikket ikke megen Udsigt til, at Fragterne skal falde yderligere. Rederne tør nok siges at indtage en fornøftig Holdning, og det er kun Tomme for Tomme, at de viger, der hvor de én Gang har vundet Fordele. Fra La Plata Distrikterne er Eksporten stadig ganske minimal, idet Kornet, som kommer ned til Havnepladserne, magasineres, hvorfor der ophober sig mere og mere fragtsøgende Tonnage. Adskillige Dampere, som kom ud med Kullaster til lave Fragter, er ligefrem lagt op derude, hvilket jo altid binder nogen Tonnage, selv om det svier haardt til de stakkels Rederier, som det gaar ud over. Det menes dog stadig, at en livlig Eksport vil finde Sted saasnart Afsætningsforholdene i Evropa bedrer sig, og Rederne maa indtil da væbne sig med Taalmodighed. Imidlertid er Kulfragterne udefter meget faste, og der betalles indtil 17/ for prompte Baade. Og saa fra U. S. er Laster knappe, og selv Kanada, som paa denne Aarstid ellers plejer at komme i Markedet, viser yderst ringe Aktivitet, thi daarlige Veje, som Følge af Mangel paa Sne, gør det meget svært at føre Træet ned, og Købmændene frygter for, at Ladning vil blive knap over hele Sæsonen. Til Gengæld siges der at være en god Sukkerhøst paa Kuba, hvorfra allerede enkelte Dampere er sluttet til Evropa med Sukker, og muligvis vil der blive Brug for yderligere Tonnage.

Det østlige Marked har, som nævnt, ikke sluttet saa meget som de nærmest foregaaende Uger, og Raterne er lavere. For Ris fra Birma betalles 21/6 til Holland, 21/3 à 21/6 Fiume, Triest eller Braila. Bombay sluttede til 14/6 Hamburg pr. Marts. Kurrachee til 15/3 à 15/6 udsøgt Havn pr. prompt, 15/ pr. Juni, Juli, alt Basis én Lossehavn og paa Netto Betingelser. For Sukker fra Java akcepteredes 25/ U. S. eller Evropa pr. Juli—August.

Sortehavet etc. er stille. Novorossisk betalte 7/3 Liverpool og 7/6 Dødvægt til Hamburg, medens Nikolajeff for »handy« Tonnage betalte 7/4 $\frac{1}{2}$ à 7/6 til U. K. eller Kontinentet og Sulima 7/4 $\frac{1}{2}$ N. C. For Salt fra Eupatoria fik Købmændene en 3,200 Tons Baad til den billige Rate 10/3 til Riga. Erts betalte 9/9 Poti/Maryport. Fra Azow betalles pr. 15. Marts—15. Maj 8/9 »any«, 9/3 Hamburg.

Middelhavet har taget en Del Baade til omtrent uforandret lave Rater. Fra Huelva til nordlig Havn U. S. betalles 10/6 for Erts, fra Carthage til Rotterdam 4/10 $\frac{1}{2}$ (1,500/1,500 daglig, 4,000 Tons Baad), fri Despatch. En 2,500 Tons Baad akcepterede 6/ for Fosfat Tunis/Boness og en Baad af lignende Størrelse 11/ for Esparto fra Oran og Arzew til to Havne Firth of Forth. Bilbao betalte for Erts 4/3 Middlesbro, 4/4 $\frac{1}{2}$ Rotterdam. For de hjemlige Farvandes Vedkommende er der indtraadt en Stigning i Kulfragterne paa omkring 3 d. pr. Ton, og da Tonnage ikke er overdreven rigelig til Stede, kan Raterne maaske tvinges endnu lidt op. Der er ikke faa Trælaster i Markedet for den kommende Østersø-sæson, men da Raterne gennemgaaende kun er lidt fristende, og Rederne er fast stemt, effektueres der ikke særlig mange Forretninger. Forhaabentlig vil Rederne blive ved med at holde igen, hvilket er det bedste Middel til at faa Raterne i Vejret.

Nordamerika har sluttet meget lidt naar lige undertages Trælaster fra Golfpladserne. En Række Baade sluttedes til River Plate til 105/ à 106/3, medens 85/ betalles til Aleksandria. Fra Sapelo betalles 67/6 én Lossehavn U. K. eller Kontinentet, 70 to Lossehavne. Et Par Ladninger Sukker sluttedes fra Kuba til omkring 11/ god engelsk Havn. Paa Netto Charter fra Golfen akcepteredes saa lavt som 8/ U. K. eller Kontinentet pr.

Marts. For Baade i Timecharter var der lidt Begær, men da Tonnage var rigelig sluttedes der helt ned til 2/6 Dødvægt for Hjemrejser over Atlanten.

Iøvrigt har en Del større Baade fundet Timecharter Beskæftigelse, og der betaltes 3/ à 3 1/2 for Rundrejser til Brasilien, Argentina, Østen etc. med Levering og Tilbagelevering U. K. eller Kontinentet.

La Plata Markedet er næsten ganske livløst for prompt Lastning, og saa lavt som 8/ O. C. fra Bahia Blanca, 8/3 fra San Lorenzo Grænsen akcepteredes i begge Tilfælde med 6 d. Reduktion for direkte Havn. Pr. 15. April—31. Maj sluttedes nogle faa Baade til 11/ à 11/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen.

Østersøen har kun lidt at byde paa, og Raterne er lave. Fra Reval noteres 10 1/2 à 11 1/4 d. Hvedebasis til London eller Rotterdam, fra Riga sluttedes der til 9 1/4 à 9 1/2 d. Havrebasis til Rotterdam, 11 1/2 d. à 1/ Rouen, Frcs. 17 Hør Dunckerque eller Ghent, medens Libau og Windau kun betaler 8 1/2 à 8 3/4 d. London eller Rotterdam, 9 à 9 1/2 d. Antwerpen. For Kappbjælker noteres Hfl. 15 til Ghent, og for Kortprops Frcs. 29 pr. Favn (216 Kbf.) til Calais, 35/ à 37/ pr. Favn (343 Kbf.) til Østkysten, 43/ Bristolkanalen. Fra Königsberg kan faas 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam og fra Memel 5/9 for Sveller til Grimsby, 6/ à 6/3 London.

Kulfragterne er omtrent uforandrede til Sydamerika, en Kende lavere til Middelhavet og lidt højere til Østersøen. Der har fra de fleste Steder været fragtet temmelig livligt, og gennemgaaende har der ikke været noget at klage paa Ekspeditionerne. Blandt de sidste Befragtinger fra Østersøen nævner vi 4/1 1/2 Grimsby/Swinemünde (1,800), 4/ Tyne/Swinemünde (2,100), 4/ Neufahrwasser (1,600), 3/7 1/2 Kjøbenhavn (1,500/1,800 med 500/600 Tons Losning), 3/10 1/2 Fort/Riga (1,800), 4/3 Wismar (1,300), 3/10 1/2 Tyne/Aalborg (1,300), 3/9 Antwerpen (1,500/1,600), 5/3 Lissabon (1,500), 7/3 Barcelona (2,700), 7/3 à 7/6 Genua eller Savona, 7/7 1/2 Palermo (1,800/2,500), 6/9 Neapel (4,000), 8/6 à 9/ Venedig, 17/ Grangemouth/River Plate. Fra Cardiff blev der sluttet til 5/ Kjøbenhavn (1,300), 5/3 à 5/9 Lissabon, 6/ à 6/1 1/2 Gibraltar, 7/3 à 7/6 Alicante, Frcs. 7 3/4 à 8 Algier, 8 3/4 à 9 Marseille, 7/9 Genua, 8/9 Venedig, 7/6 à 7/9 Aleksandria eller Port Said, prompt, 6/9 primo April, 10/ à 10/3 Colombo, 7/3 à 7/9 Las Palmas eller Tenerife, 16/ à 17/ River Plate, 16/6 à 17/ Rio Janeiro, 19/ Santos (2,500).

Havarier og Forlis.

Saga, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 28. f. M. ved Indsejlingen til Antwerpen i Kollision med Dpsk. »Nordjylland«. »Saga« fik en Del Skade om Styrbord og paa Rælingen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaase eller Tinfolie. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.
Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsum.

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. La Rochelle 28./2. til Dunckerque. — Aleksandra,

Nielsen, ank. Bourgas 28./2. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 2./3. for Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Bergen 2./3. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 1./3. til Dunckerque. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 26./2. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 2./3. — Arno, Strubberg, afg. Swansea 2./3. til Leghorn. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 26./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 27./2. — Beira, Lunge, afg. Malaga 2./3. til Gibraltar. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 16./2. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunsbüttel 2./3. for Antwerpen. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, afg. Messina 2./3. til Palermo. — Douro, Søberg, ank. hertil 27./2. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 1./3. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Andresen, ank. Königsberg 28./2. — Garonne oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 2./3. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./2. — Hengest, Munck, oplagt. — Hjelm, Sonne, ank. hertil 3./3. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Dartmouth 1./3. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 28./2. — Kasau, Mikkelsen, pass. Holtenau 28./2. for Riga. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 24./2. — Kiew, Jørgensen, ank. London 27./2. — Kursk, Gommesen, afg. Havre 2./3. til Dunckerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 27./2. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, ank. Catania 28./2. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Holmblad, Svane, passeret Gibraltar 2./3. for Bizerte. — Morsø, afg. Trondhjem 1./3. Syd paa. — Moskov, Jon Jonsen, pass. Brunsbüttel 2./3. for Dunckerque. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. New York 18./2. til Havre. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Holtenau 2./3. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 1./3. for Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fairhill 27./2. for New York. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Norfolk 22./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, ank. Libau 24./2. — Pregel, Iversen, ank. Riga 27./2. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 24./2. — Seine, Dampt, oplagt. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunckerque. — Thyra, Jørgensen, ank. Arendal 2./3. — Tiber, Bech, pass. Quessant 2./3. — Tyr, Thauing, afg. herfra 1./3. til Windau. — United States, Wulf, ank. hertil 1./3. — Viking, Meyer, ank. Stettin 2./3. — Dokka, afg. Manchester 2./3. til Liverpool. — Vadsø, afg. Liverpool 26./2. hertil.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Rotterdam 28./2. til Blyth. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 23./2. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Libau 28./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 28./2. til Ghent. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Larnaca 26./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Esbjerg 26./2. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Methil 26./2. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Leith 27./2. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Kristiania 28./2. til Esbjerg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Newcastle 25./2. til Genua. — Newa, Dahl, ank. Pozzuoli 1./3.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Motril 28./2. — Nordsøen, Skou, afg. Carthage 26./2. til Hamburg. — Inger, Larsen, afg. Kalundborg 1./3. til Königsberg. — Johanne, Thøgersen, ank. London 26./2. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Granton 28./2. til Esbjerg. — Laura, Pedersen, pass. Hirtshals 1./3. for Emden. — Cito, Jepsen, ank. Belfast 27./2. — Bodil, Uldall, ank. Cardiff 27./2. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Portimao 27./2. til London. — Nerma, Schiff, afg. Tyne 28./2. til Bandholm. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 1./3. til Odense.

Danmark. I. N. Madvig, Seljødt, afg. Windau 26./2. — Hamlet, Jørgensen, afg. Rotterdam 28./2. — Helge, Pii, ank. London 23./2. — Rolf, Reese, afg. Windau 27./2. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Reval 27./2.

Heimdal. Aine, Leth, ank. Cete 25./2. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Boulogne 2./3. — Martha, Christensen, afg. South Dock 26./2. — Elna, Ratje, afg. Arzew 25./2. — Therese, Pedersen, afg. Oran 22./2. — Simone, Møller, afg. Oran 24./2. — Jeanne, Løffler, ank. Marseille 2./3. — Vera, Risø, afg. Sevilla 2./3. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 24./2.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Blyth 26./2. — London, Bom, afg. Newcastle 23./2. til Barcelona. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 25./2. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Tripolis 25./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rufisque 23./2. — Roma, v. Thun, ank. St. Vincent 21./2.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Swansea 2./3. — Russia, Poulsen, afg. Novorossisk 1./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Newport Mon 2./3. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Erichsen, ank. Havana 16./2. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Canadia, Jespersen, ank. Filadelfia 24./2. — Livonia, Lindberg, afg. Livorno 26./2.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Leith 10./2. — Patria, Dam-Larsen, afg. Carbarien 17./2. — Gratia, Sørensen, afg. Castellon 2./3. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 24./2.

(Fortsættes Side 145.)

Eoudrachtpolder lave, grønne, røde og hvide, faste fyr. Flammens Højde: 6 m. 5 m høj Baako med gult Fyrhus med rødt Tag. $51^{\circ} 21', 4$ N. Br. $3^{\circ} 54', 3$ Ø. Lgd.

Groenendijk lave, grønne, røde og hvide Fyr. Flammens Højde: 6 m. 5 m høj Baako med gult Fyrhus med rødt Tag. $51^{\circ} 22', 4$ N. Br. $4^{\circ} 2', 6$ Ø. Lgd.

Reigersbergscheu Polder lave, grønne, røde og hvide faste Fyr. Flammens Højde: 5 m. 4 m høj Baako med rødbrunt Fyrhus. $51^{\circ} 24'$ N. Br. $4^{\circ} 12', 4$ Ø. Lgd.

Bat lave, hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 5 m. 5 m høj Baako med rødt Fyrhus med hvidt Bælte. $51^{\circ} 24', 2$ N. Br. $4^{\circ} 12', 4$ Ø. Lgd.

442. Lystønde udlagt. Navty Bank. Moray Firth. Skotland. I Moray Firth er Tønden inddraget og en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Tre-Blink hver 10 Sek., udlagt $\frac{3}{4}$ Kbl SØ. for dens Plads. $57^{\circ} 38', 3$ N. Br. $4^{\circ} 1', 2$ V. Lgd. (Kort Nr. 179 og 180).

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

443. Navne paa Bølgebryderes Hoveder. Portland Harbour, England. Hovederne paa Bølgebryderne i Portland Harbour har følgende Betegnelse: SØ-Hovedet paa NØ.-Bølgebryderen hedder A. NV.-Hovedet paa NØ.-Bølgebryderen hedder B. N.-Armens Hoved hedder C. SV.-Hovedet paa den ydre Bølgebryder hedder D.

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

444. Lystønde udlagt. Banc de l'Île Verte. Giroude. Frankrig. Ved Kantonen af den øvre Ende af Banc de l'Île Verte er den sorte Spidstønde Nr. 59 omhyttet med en sort, stump Lystønde, der viser rødt, fast Lys. Synsviddens: 4,5 Sm. $45^{\circ} 5' 15''$ N. Br. $0^{\circ} 40' 0''$ V. Lgd.

445. Fyrtearn opført. Pointe des Almadies. Dakar. Afrika. Paa Klipperne Almadies er opført et Taarn, hvorfra Almadies nye Fyr skal vises. $14^{\circ} 45'$ N. Br. $17^{\circ} 33'$ V. Lgd.

446. Dobbelte Navne afskaffet. Fyrtøgnelse for Canada. Følgende Navne paa Fyr i Canada er nu officielle, og de i Parentes staaende afskaffede: Masstown, N. S. (Debert). — Port Maitland, N. S. (Green Cove). — Dog Island, N. S. (Seal Island). — Marjorie Island, N. S. (Marjories Isle og Gooseberry Island). — North Rustico, P. E. I. (Grand Rustico). — Cap Brulé, Que. (Montée du Lac).

447. Rednings-Station oprettet. Richibucto Harbour. Northumberland Strait. New Brunswick. Paa N.-Kysten ved Indløbet til Richibucto Harbour er oprettet en Rednings-Station med Baad. Baadhuset staar $\frac{1}{2}$ Sm V. for Bølgebryderens Ø.-Ende. $46^{\circ} 43' 5''$ N. Br. $64^{\circ} 47' 54''$ V. Lgd.

448. Taagesignal. Kingsport. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia. Ved Kingsport Fyr gives nu Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, som Svar paa Taagesignal fra Dampere i Nærheden af Havnen.

449. Vrag afmærket. Plymouth Harbor. Cape Cod Bay, Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Lærteren »City of Montreal« er sunket i S. i Vand i Indløbet til Plymouth Harbor, fra Duxbury Pier Fyr i N. $86^{\circ} 5'$, og fra Baaken paa Pierhovedet i N. $20\frac{1}{4}^{\circ}$ V. Fra Masten vises en rød Lanterne.

450. Vrag afmærket. East River. New York. En Kulpram er sunket i East River, 30 m SØ. for Gouverneur Slip Ø-lige Pierhoved. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., er i 11 m Vand udlagt tæt SØ. for Vraget.

451. Vrag afmærket. West Bank Channel. New York Lower Bay. Skonerten »Daylight« er sunket i 11 m Vand tæt ved Foreningen mellem West Bank Channel og Ambrose Channel, fra Concy Island Fyr i S. $34\frac{1}{2}^{\circ}$ V. og fra Romer Shoal Fyr i N. $24\frac{1}{2}^{\circ}$ V. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

419. Lystønden »Topsand« atter udlagt. Hjerding-Løb. Graatlyb. Nordsean. Lystønden »Topsand« er atter udlagt paa Station.

420. Puller fundet. Tangen SV. Kætegat. Paa den SV.-lige Del af Tangen er fundet 3 Puller:

En med e. 1 m Vand, paa $56^{\circ} 35', 6$ N. Br. $10^{\circ} 35', 2$ Ø. Lgd., hvis Udstrækning i NV.—SØ. er e. 400 m og i NØ.—SV. e. 200 m.

En med e. $\frac{1}{2}$ m Vand, paa $56^{\circ} 36', 2$ N. Br. $10^{\circ} 36', 2$ Ø. Lgd., e. 200 m i Omkreds, og

En, der er omtrent tør ved Lavvande, paa $56^{\circ} 35', 2$ N. Br. $10^{\circ} 37', 0$ Ø. Lgd., hvis Udstrækning i N.—S. er e. 400 m og i Ø.—V. e. 100 m.

Pullerne bestaar af stærkt sandblandet Tang.

Omkring Pullerne er udlagt en foreløbig Afmærkning, bestaaende af 3 Vagere med røde og hvide Flag.

Et spidst, rødt Sømærke med rød Slage og 2 opadvendte Koste er udlagt SV. for Pullerne paa $56^{\circ} 35' 35''$ N. Br. $10^{\circ} 35' 0''$ Ø. Lgd.

Da disse Pullers ufremmede Fremkomst kan tyde paa, at Dybeforholdene paa Tangen i det Hele taget har forandret sig, maa det tilraades, at der ved Navigeringen paa dette Sted udvises den største Forsigtighed.

En ny Opmaalning af Tangen vil blive iværksat ved første Lejlighed. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Lods, Side 148). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 371. Kjøbenhavn 1910).

421. Palle dannet. Indløbet til Anholt Havn. Anholt. Kattagat. I Indløbet til Anholt Havn har der dannet sig en Sandpulle, der bevirker, at Vanddybden ved den S.-lige Havnemole er e. 2 m, ved Midten af Indløbet e. $3,6$ m, medens der ved den N.-lige Mole er e. 4 m Vand. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 215. Havne-Lods, Side 13 og 14).

422. Fangnet til Radiotelegrafi. Fyrskibet »Drogden«. Sundet. I den nærmeste Fremtid anbringes i Fyrskibet »Drogden« over Ballonen en 4 m høj Stang, fra hvis Top et Fangnet til Radiotelegrafi hænges skraat over mod Toppen af Papegøjenasten. (Kort Nr. 126, 156, 182 og 210. Danske Lods, Side 6 og 281. Fyr-Port. Side 6 og Nr. 229).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

423. Lanterne flyttet. **Vestre-Yaag.** Thorshavn. Færøerne. Den grønne Lanterne i Vestre-Yaag er flyttet 170 m S. 36° Ø. Høi. Lysvinklen er uforandret. 63° 0', N. Br. 6° 45', V. Lgd. (Kort Nr. 208 og 224. Fyr-Port. Nr. 537. Færøske Lods, Side 45).

424. Forstaaende Tænding af Fyr. Portland og Langanes. Island. I 1910 tændes følgende Fyr paa Island:

Paa Fortland, Dyrtólaey, Island S.-Kyst, et Fyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Synsvindlen : e. 16 Sm. Der er ikke Vagt ved Fyret. 63° 24', N. Br. 19° 05', V. Lgd.

Paa Langanes, Island NØ.-Fynd, en Fyrlygte, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Blink 0 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0 Sek., Mørke 7 Sek. Synsvindlen: e. 11 Sm. Der er ikke Vagt ved Fyret. 66° 23' N. Br. 14° 29', V. Lgd. Nærmere Meddelelse senere. (Kort Nr. 55, 114, 198, 212, 214 og 225. Islandsk Lods, Side 100 og 143. Fyr-Port. Nr. 541 A og 566A).

425. Grunde fundet. **Arsuk-Fjord.** Grønland S.-Kyst. I Arsuk-Fjord er følgende Grunde fundet:

Ved Sørnersitt SV.-Fynd, et Skær tørt med Lavvande. 61° 14', N. Br. 48° 56', V. Lgd.

NØ. for Umanuk, en Palle med 9 m Vand. 61° 10', N. Br. 48° 36', V. Lgd.

V. for Misdlvfiik, en Palle med 5,2 m Vand. 61° 8', N. Br. 48° 30', V. Lgd.

I Mundingen af Ekaluit, en Palle med 4 m Vand. 61° 10', N. Br. 48° 23', V. Lgd. (Kort Nr. 105, 147 og 148).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

426. Fyr forandret. **Nurnis.** **Abø Lodsplads.** **Botniskø Bugt.** **Finland.** Nurnis Fyr viser nu grønt Hvirftblink fra S. 30° Ø. gennem S. til S. 51° V., hvit og rødt vekslende Lys fra S. 51° V. gennem V. til N. 87° V., rødt Hvirftblink fra N. 87° V. til N. 28° V.

427. Sten fundet. **Porsklubb.** **Treskø og Sandholm.** **Biømski Red.** **Fin-skø Bugt.** N. for Treskø V.-Ende ligger to 1,8 Sten, paa 59° 53' 18" N. Br. 23° 38' 41" Ø. Lgd., og 59° 53' 16" N. Br. 23° 38' 43" Ø. Lgd. Ø. for Øen Porsklubb ligger en 1,8 m Sten paa 59° 59' 15" N. Br. 24° 14' 24" Ø. Lgd. Paa 4,6 m Grunden SØ. for Sandholm er fundet 1,8 m. 60° 0' 54" N. Br. 24° 23' 56" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

428. Fyrskibet »Nekmangrund« midlertidig inddraget. **Rusland.** Fyrskibet »Nekmangrund« er midlertidig inddraget for at forsynes med Udværtskibe. **429. Fortøjnings Plads.** **Sønderborg.** **Tyskland.** De tre Fortøjningspladser paa Sønderborg Red ligger saaledes: Nr. 1 paa 54° 53' 36" N. Br. 9° 46' 25" Ø. Lgd. Nr. 2 paa 54° 53' 32" N. Br. 9° 46' 8" Ø. Lgd. Nr. 3 paa 54° 53' 28" N. Br. 9° 45' 43" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2821. Kjøbenhavn 1908).

430. Bestemmelser for Als-Sund Bro. Als-Sund Bro er søn Regel lukket. Naar et Skib ønsker den aabnet, skal det hejse Nationsflaget i Vantet eller et andet godt synligt Sted, og hvis det er en Dampet, give Signal med Dampfløjten, et langt og tre korte Stød. Om Natten skal Skibe give Signal med deres Taagesignaldapparat og vise en Lanterne forude; hvis det er en Dampet, skal den give samme Signal med Dampfløjten som om Dagen og vise en Lanterne forude. Man maa ikke staa gennem Broen, før der paa den ene eller paa begge Sider af Broaabningen vises et rødt Flag, eller om Natten en grøn Lanterne V. for og en rød Lanterne Ø. for Broaabningen. Man maa ikke nærme sig Broen inden for 100 m før disse Signaler er vist. Kan Broen ikke aabnes, hejses et grønt Flag eller to grønne Lanterner lodret for hinanden paa Broen.

II. Kattegat og Skagerrak.

431. Afmærkning forandret. **Vækholmsundet og Kåringefjæden.** **Sverige.** I Vækholmsundet er ved Ø. Siden ndst en Slæge med Kost paa 58° 7' 45" N. Br. 11° 25' 15" Ø. Lgd. og en Slæge med Kost paa 58° 8' 4" N. Br. 11° 24' 37" Ø. Lgd., og ved V. Siden en Slæge paa 58° 7' 36" N. Br. 11° 25' 21" Ø. Lgd., en Slæge paa 58° 7' 44" N. Br. 11° 25' 13" Ø. Lgd., en Slæge paa 58° 7' 56" N. Br. 11° 25' 6" Ø. Lgd., og en Slæge paa 58° 8' 2" N. Br. 11° 25' 3" Ø. Lgd. Afmærkning ved Vækholmsundet, ved Søhallssundet, samt den midlertidige Afmærkning N. for Saltö og i Kåringefjæden er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 178. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

432. Fyrskibet »Eider Galliot« atter udlagt. **Tyskland.** I Følge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Fyrskibet »Eider Galliot« atter udlagt.

433. Skydeøvelser. **Cuxhaven.** **Elben.** Fra 2den April til 4de Juni 1910 afholdes Skydeøvelser ved Cuxhaven. Pladsen begrænses mod N. af Linien Tønde 7—Fyrskibet »Elbe IV«—Tønde 7, mod S. af Linien Altenbruch Kirke—Tønde 17. Naar der skydes, hejses Flag B paa Batteriet Grimmehörn og paa det skydende Fort, og Pladsen er da spærret for al Sejlds. Dampere med Hamburgs Flag og et rødt Flag paa Toppen ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges. Et rødt Flag hejst paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag.

434. Skydeøvelser. **Jade.** Fra 22de Marts til 22de Maj 1910 afholdes Skydeøvelser i Jade, samt om Natten den 14de, 21de og 22de April og 10de Maj. Pladsen begrænses mod N. af Brodeparrallellen gennem Tønde 13, mod S. af Brodeparrallellen gennem Seefeld Kirke, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlds. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstander paa et eller flere af Fortene. Politifartøjer med rød Dobbeltstander ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

435. Søværnsmærker. **Jade.** Lystønderne Nr. 13 og 16 i Jade er atter udlagt.

436. Løb tilsandet. **Schluchter.** **Norderney Seegat.** Schluchter er atter tilsandet. Ledelyrene er slukket og Afmærkningen inddraget.

437. Fyr atter tændt. **Nieuwe Rotterdamse Waterweg.** **Holland.** I Nieuwe Kottendamsche Waterweg er Fyret med Fornærkelser paa Dne d'Albe Nr. 7 atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 341. Kjøbenhavn 1910).

438. Vrag uskadeligt. **Noordergat.** **Krammer.** Vraget af det i Noordergat, SV. for den sorte Lystønde, sunkne Vrag, er uskadeligt for Skibsfaaren. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 342. Kjøbenhavn 1910).

439. Forandring af Fyr. **Havst.** **Schelde.** Ontrent den 1ste Marts 1910 slukkes Heyst grønne, faste Fyr, og et nyt, grønt, fast Fyr tændes 715 m N. 83° Ø. fra det gamle Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvindlen: 5 Sm. 51° 20', N. Br. 3° 15', Ø. Lgd.

440. Ledelyr forandret. **Noorddijkpolder.** **Becht van Walsorden.** **Schelde.** De to hvide, faste Ledelyr paa Noorddijkpolder er ombyttet med to nye, hvide, faste Ledelyr paa samme Pladser. Forfyret lysere fra N. 75° Ø. gennem Ø. til S. 35° Ø., deraf kraftigt over 18° paa hver Side af Ledelyrhimlen N. 69° V. Flammens Højde: 5 m. Firkantet, 5 m høj Pæl med rødtbrunt Fyrtus. 51° 22', N. Br. 4° 2', Ø. Lgd. Bagfyret lysere fra S. 5° V. gennem S. Ø. og N. til N. 85° V., deraf kraftigt i samme Vinkel som Forfyret. Flammens Højde: 10 m. Rødtbrun, firkantet, 9 m høj Baake.

441. Oplysning om Fyr. **Schelde.** Nieuw Neuzenpolder Jave, hvide, faste Ledelyr. Flammens Højde: 5 m. 5 m høj Baake med rødtbrunt Fyrtus. 51° 20', N. Br. 3° 48', Ø. Lgd.

Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt $\frac{1}{4}$ Kbl SV. for Vraget.

452. Baake forandret. Chapel Hill. New York Lower Bay. De to sorte Skærme paa begge Sider af Chapel Hill Baake er permanent borttaget.

453. Midlertidigt Fyr forandret. Taagsignal oprettet. Thimble Shoal, Hampton Roads. Chesapeake Bay. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Thimble Shoal er ombyttet med et hvidt og rødt vekslende Fyr, der hver 20 Sek. viser hvidt Lys i 10 Sek., rødt Lys i 10 Sek. Flammens Højde: 10 m. Hvid, firkanter Baake, der staar paa det adslagne Fyrs Plads. Taagsignal gives med Klokke, hvorpaa med Maskinkraft hver 5 Sek. slaas Et-Slag. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 251. Kjøbenhavn 1910).

454. Tønder flyttet. Bald Head Shoal. Cape Fear River. North Carolina. I Bald Head Channel er Bald Head Shoal Spidstønde Nr. 4 $\frac{1}{2}$ flyttet c. 550 m V. hen i 7.^o m Vand ved Skæringen af New Channel og Bald Head Ledelinier. Den ligger fra Bald Head Fyr i S. 73 $\frac{1}{2}$ V. og fra Cape Fear Fyr i N. 68 V. Middle Ground Spidstønde Nr. 5 er flyttet c. 600 m Ø. hen i 6.^o m Vand. Den ligger fra Bald Head Fyr i S. 75 V., og fra Cape Fear Fyr i N. 64 V.

455. Tønde midlertidig udlagt. Vrag. St. Johns River. Florida. En Stumpstønde, South Side Tønde 3 a, er i 5.^o m Vand udlagt ved S. Siden af Indløbet mellem Dæmningerne i St. Johns River, 210 m S. 27 V. fra Hovedet af N. Dæmningen og 150 m S. for Vraget af Dæmperen »Chatam«. Tønden er udlagt for at forhindre Skibe fra at gaa alt for S.-ligt, for at undgaa Vraget, som ligger ved N. Dæmningens Ø.-Ende med Agterskibet over Vandet og Boven under Vandet, i Løbet.

456. Anduvningstønde flyttet. St. Augustine Barre. Florida. St. Augustine lodet stribede, stumpe Anduvningstønde, mærket »St. A.«, er flyttet $1\frac{1}{2}$ Sm NNV. hen, og ligger nu i 9.^o m Vand. 2 Sm N. 61 $\frac{1}{2}$ Ø. fra St. Augustine Fyr.

457. Forestaaende Forandring af Fyr. Dry Tortugas. Florida Strait. Florida. Om trent den 28de Maj 1910 forandres Dry Tortugas hvide, faste Fyr til et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Et-Blink. Under Forandringen, der begynder den 23de April, ombyttes det nuværende Fyr med en hvid Lanterne. 24' 38' 4" N. Br. 82° 55' 42" V. Lgd.

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

458. Fyr forandret. Barima Point. Orinoco Munding. Venezuela. Det hvide og røde, faste Fyr med Blus paa Barima Point er ombyttet med et hvidt, fast Fyr. 8° 35' N. Br. 60° 26' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

459. Forestaaende Forandring af Fyr. Alistro. Korsika Ø.-Kyst. I 1910 forandres Alistro hvide, faste Fyr til et hvidt Lynfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., Lysevejen: 26 m. Sm. Under Forandringen ombyttes det nuværende Fyr med et midlertidigt, hvidt, fast Fyr, der vises fra Fyrtaarnets Galleri. Lysevejen: 14 Sm. Det nye Fyr kan brænde til Forsøg. 42° 15' 35" N. Br. 9° 32' 32" Ø. Lgd.

460. Dydede aftaget. Parank Mali—Sestrunaj. Østerrig-Ungarn. Mellem Øerne Parank Mali og Sestrunaj er Dydden kun 6 m. 44° 7' N. Br. 15° 2', Ø. Lgd.

461. Fyr upaalidelige. Gulf of Patras. Grækenland. I Gulf of Patras er Fyrene Sotia Island, Turlide Island, Bukari Point og Anti Rhion upaalidelige.

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Marts 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	97—	96 $\frac{3}{4}$	97
Danmark		44 $\frac{3}{4}$	46 $\frac{3}{4}$
Norden	82 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{1}{2}$	82 $\frac{3}{4}$
København	14—	14	14 $\frac{1}{4}$
Carl		69	70
Dannebrog		75 $\frac{1}{2}$	77
Skjold		42	44
Urania		—	—
Union		13 $\frac{1}{4}$	15
Dampsk. af 1896		75	77
Hejmdal		87	90
Østasiatiske	136 $\frac{3}{4}$	136 $\frac{1}{2}$	136 $\frac{3}{4}$
Østersøen		—	—
Nordsøen		4	9
Gorm		70	72
Torm		59 $\frac{1}{2}$	60 $\frac{1}{2}$
Inga		10	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44—	43 $\frac{3}{4}$	44
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. af 88		102	105
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.	99	99	99 $\frac{1}{2}$
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 $\frac{1}{2}$ % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats		94 $\frac{1}{4}$	96 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.		85 $\frac{3}{4}$	86 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4 % — — — 2. Serie		94 $\frac{1}{2}$	95
4 % — — — 1.		96 $\frac{3}{4}$	98
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	6.	89 $\frac{1}{4}$	89 $\frac{3}{4}$
4 % — — — 7.		93 $\frac{1}{2}$	94
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	3.	93	95
4 % Østift. Kreditf.	9.	94 $\frac{1}{4}$	94 $\frac{1}{2}$

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 $\frac{3}{4}$	150
Privatbank	105—	104 $\frac{3}{4}$	105
Landmandsbank	136 $\frac{1}{2}$	136 $\frac{1}{2}$	136 $\frac{3}{4}$
Handelsbank		137 $\frac{3}{4}$	138
Grundejerbank	31—	31	31 $\frac{1}{4}$
Burm. & Wain	89—	89	89 $\frac{1}{4}$
Helsingørs Jærnsk.	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{1}{2}$	87 $\frac{3}{4}$
Sukkerfabr.	261—	262 $\frac{1}{4}$	262
Bryggeri Aktier	155—	154 $\frac{3}{4}$	155 $\frac{1}{4}$

Vekselskurser d. 2. Marts 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.18
Paris	72.40	—
Amsterdam	150.15	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Marts 1910.

Russiske Noter	216.65
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols	91.70
3 $\frac{1}{2}$ % — Boden Kredit	88.10
5 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske 1899	102.80
5 $\frac{1}{2}$ % Rumænske Stats	102.10
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1890	94.70

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

„Forenede Dampsk.“ 168,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 12,000, „København“ 26,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 4,000, „Union“ 6,000, „Hejmdal“ 24,000, „Dansk-Russisk“ 40,000, „Østasiatisk“ 372,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

462. Grunde. Agha. Algier. Algier. S. for Indløbet til Agha Inderhavnen er der mindre Vand end angivet i Kortet. 10 m Grænsen ligger 100 à 150 m længere til Søs end angivet. 36° 47' N. Br. 3° 4' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

463. Lystønde forandres. Penang. Singapore Strait. Umtrent den 2den Maj 1910 forandres det hvide Lys med Formærkelser paa den røde Lystønde i det N.-lige Indløb til Penang til rødt Lys med Formærkelser. 5° 31' N. Br. 100° 17' Ø. Lgd.

464. Tønde flyttet. Hindostan Bank. Lucinara Passage. Sumatra Ø.-Kyst. Den sorte Stumplønde med arkorret Kegle ved V.-Siden af Hindostan Bank er flyttet til 3° 7' 23" S. Br. 106° 5' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2952. Kjøbenhavn 1909).

465. Grund tiltaget. Djambi Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Grunden paa Ø.-Siden af Koelha Nioer er tiltaget V. efter, saa at der tæt V. for Linten mellem de sorte Stumplønder Nr. 1 og 2 kun er 1, i m Vand. 0° 56', S. Br. 103° 48', Ø. Lgd.

466. Fyrskibet »Sambar« formodentlig hordrevet. Bornø S.-Kyst. Fyrskibet »Sambar« er formodentlig drevet fra Station. Detsom Fyrskibet ikke atter kan udlægges, vil en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, blive ulagt paa Stationen. 3° 40', S. Br. 110° 19', Ø. Lgd.

467. Grund fundet. Iles Balua. Golfe de Siam. En Grund med 3, i m Vand er fundet 2, i Sm S. 45,5% Ø. fra Toppen af Øen Hon Heo. 10° 8' 51" N. Br. 104° 33' 55" Ø. Lgd.

468. Dybde attaget. Sha-weishan Island. Yang Tse Kiang. China. I Nærheden af Sha-weishan Island er der mindre Dybde end angivet i Kortet. Paa den almindelige Kurs V. og N. om Øen er der kun 4 m, 1 Sm S. om Øen kan træffes 4,5 m og 2 Sm S. for Øen er der 5,2 à 5,5 m. Stedet vil blive undersøgt. Sha-weishan Island. 31° 25', N. Br. 122° 13', Ø. Lgd.

469. Vrag borttaget. Ryojun Ko (Port Arthur). Kwang Tung. Vraget, som laa i Indløbet til Ryojun Ko, 3½ Kbl S. 52,5% Ø. fra La Hu Wei Fyr, er borttaget. 38° 47' 23" N. Br. 121° 15' 5" Ø. Lgd.

470. Lystønde forandret. Mokuho Harbour. Korea V.-Kyst. Lystønden i Indløbet til Mokuho Harbour viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. 34° 47' 18" N. Br. 126° 20' 59" Ø. Lgd.

471. Afmærkning. Sakhalin Middelvand og Amur. Gulf of Amur. Rus-land. Løbet i Sakhalin Farvand, fra tværs af Khagemni Island til Sea of Okhotsk, er afmærket med 24 Tønder. Tønderne med ulige Nr. er rødt og sort lodret stribe med Slæge og rødt og sort Flag, Tønderne med lige Nr. er rød og sort vandret stribe uden Topbetegnelse. Tønde Nr. 24 paa North Ankerplads har en pyramideformet Overbygning med Klokke. Man kan gaa paa begge Sider af Tønderne. Khagemni Island. 52° 31' N. Br. 141° 23', Ø. Lgd.

Løbet over Barren i Amur Rivier, fra tværs af Lanjer Island, til tværs af Ghadbach Point, er afmærket med 24 røde og sorte Tønder, med rødt og sort Flag, og med 5 smaa røde og sorte Tønder. Kursen gaar fra Tønde til Tønde og skal passeres saaledes: Nr. 3 om Strybord, Nr. 4, 5 og 6 om Bagbord, Nr. 7 om Strybord, Nr. 8, 9, 10, 11, 12 og 13 om Bagbord, Nr. 16, 17, 18 og 20 om Strybord, Nr. 21, 22 og 23 om Bagbord, Nr. 25 og 26 om Strybord, de øvrige kan passeres paa begge Sider. Lanjer Island Baake: 53° 17', N. Br. 141° 28', Ø. Lgd.

472. Taagesignal forandret. Puki Kaku Fyr. Taiwan N.-Kyst (Formosa), Japan. Taagesignalet ved Puki Kaku Fyr gives nu med to Skud, med 4 Minutters Pause mellem Skuddene, naar et Skibs Taagesignal høres. Vedbliver Skibets Taagesignal at høres, gentages Signalet, men med 8 Minutters Pause mellem Skuddene. 25° 18' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd.

473. Pier bygget. Nagasaki Harbour. Kyushu V.-Kyst. I Nagasaki Harbour er bygget en Pier. Inderenden er 1½ Kbl N. 28° V. fra Stormsignalmasten,

herfra gaar den ¾ Kbl i N. 80° V. Paa dens Yderende brænder et hvidt og et grønt Fyr. Flammens Højde: 9 m. Naar der ikke er Plads ved Pieren, ombygtes de med et rødt Fyr. Stormsignalmasten: 32° 4' 40" N. Br. 129° 52' 9" Ø. Lgd.

474. Vrag afmærket. Motoyama Zaki Sø. Nankai. Et Sejlskib er sunket i 8 m Vand Sø, for Motoyama Zaki. Det er afmærket med et Flag og om Natten med en Lanteerne. 33° 54', N. Br. 131° 12' Ø. Lgd.

475. Rev fundet. Hikeda Wan. Harima Nada. Nankai (Inland Sø). Et Rev med c. 2 m Vand ligger i Hikeda Wan. Det er c. 1 Kbl langt i Ø. og V. 34° 13' 58" N. Br. 134° 24' 38" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	N	R	†	N	N	N
	130	130	130	158	159	79
	Holland:	Holland:	Alle tidligere Udgaver.	Ostkust Bornø.	Ostkust Bornø.	Noordkust Java.
	Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.	Monden der Koelri-rivier.	1:150,000. Februar 1910. Pris: f. 1.	Moeara Betran en Koelri-rivier tot Tenggaton. 1:50,000 met plan: Reeden Moeara Djawa en Soengai Marian. 1:25,000. December 1909. Pris: f. 1.	Koelri-rivier. Moeara Bajor, -Bekani en -Djawa. 1:50,000, met plans: Nauw gedeelte van de Moeara Bajor, 1:25,000; Vaarwater bij Tandjoeng Baegesan, 1:25,000; Vaarwater bij Soengai Doendang. 1:25,000. December 1909. Pris: f. 1.	Blad II. Tandjoeng Priok tot Chertbon. 1:200,000, met plans: Sedoelang-eilanden, 1:75,000; West-reede Indramajoe, 1:75,000; Boompjes-eiland, 1:50,000. Februar 1910. Pris: f. 1,50.

Søkort-Arkiivet.

Paa Søkort-Arkiivet forhandles: Dansk Sølykke-Statistik for Aaret 1908. Pris: 50 Øre.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, afg. Hull 26./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Odessa 22./2. — Kotonina, Friis-Rasmussen, afg. Novorossisk 20./2.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grimsby 1./3. — Granaria, Jørgensen, ank. New York 24./2. — Carbonia, Mathiasen, afg. Barry 17./2. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 28./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Kristiania 28./2. — Selandia, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 2./3. — Secalia, Jensen, ank. Juara 19./2. — Frumentia, Andersen, ank. Matanzas 26./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Gloucester 1./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 1./3.

Østasiatisk Kompagni. Tranquebar, v. Deurs, afg. Antwerpen 14./2. til Port Said. — Cathay, Kruse, pass. Perim 20./2. til Hongkong. — Indien, Gabe, ank. Dalny 19./2. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Middlesbro 28./2. til Antwerpen. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 26./2. til Penang. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Aden 27./2. til Suez. — St. Croix, Jensen, afg. Marseille 23./2. til Kjøbenhavn. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Savona 22./2.

Vestidisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 14./2. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./2. til Havre.

Ærø. Emanuel, Svane, ank. Hull 1./3.

Torm. Sara, Jensen, afg. Odense 2./3. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Kallundborg 26./2. — Hermia, Hansen, afg. Odense 1./3. — Alice, Schultz, ank. Kallundborg 1./3. — Sjælland, Dam, pass. Holtenau 1./3. for Rotterdam.

Svensen & Christensen. Peter Willemoes, Jensen, afg. Swansea 25./2. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Ghent 1./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 27./2. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Barry 28./2. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Blyth 28./2. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 23./2. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Havre 1./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Blyth 2./3. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Cardiff 25./2. — N. G. Petersen, Block, afg. Hull 2./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Swansea 20./2. — Vera, Risø, afg. Esbjerg 2./3. til Burntisland. — Freja, Nielsen, ank. Præstø 1./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Novorossisk 2./3. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 1./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Rotterdam 2./3. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Middelfart 2./3. til Leith.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Leith 1./3. til Østisland. — Ingolf, Schiøtz, ank. Thorshavn 2./3. — Kong Helge, Olsen, afg. Vaag 2./3. — Sterling, Hansen, afg. Kjøbenhavn 3./3. til Vestisland.

Sejlskibe.

Svendborg. Severine, Hansen, ank. Aalborg 24./2. — Solon, Rasch, ank. Nakskov 24./2. — Olga, Rasmussen, ank. Frederiksstad 24./2. — Kruse, Larsen, ank. Horten 26./2. — Ariel, Rasmussen, ank. Drøbak 26./2. — Concordia, Henriksen, ank. Strömstad 25./2. — Ester, Petersen, ank. Karlshamn 28./2. — Pampa, Jensen, ank. Nakskov 27./2. — Nanna, Madsen, ank. Swinemünde 26./2. — Capella, Hansen, ank. Swinemünde 28./2. — Newsky, Nielsen, ank. Boness 1./3. — Karl Mørk, Mortensen, ank. St. Valery en Caux 28./2. — Lindhardt, Madsen, ank. Paimpool 2./3. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Treport 1./3.

Ærø. Forældres Minde, Christensen, ank. Rosvaag 28./2. — Agent Petersen, Frederikshavn, ank. Falmouth f. O. 26./2. — Haabet, Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Rudolf, Christensen, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Argus, Jensen, afg. Stege 27./2. til Wemyss. — I. Koføed, Andersen, ank. Newcastle 27./2. — Johanne, Hansen, ank. Grimsby 28./2. — Kastor, Albertsen, ank. Allinge 1./3. — Caroline, Christensen, ank. Newcastle 28./2. — Marie, Petersen, ank. Danzig 1./3. — Vigiliant, Jacobsen, pass. Dungeness 25./2. for Rønne. — Elise, Nielsen, ank. West Wemyss 1./3. — Amor, Hansen, ank. Bandholm 28./2. — Alf, Folmer, afg. Faaborg 27./2. til Frederiksstad. — Majus Bay, Friis, ank. Neustad 1./3. — S. L. Weber, Hansen, ank. Danzig 1./3. — Alf, Hansen, ank. Neustad 1./3.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 4. Marts 1910. — Overrettsdom. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Heimdal“.

Den ordinære Generalforsamling afholdes **Mandag den 14. Marts Kl. 3 Eftermiddag** i Hotel Phønix.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Beretning om Selskabets Drift i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Driftsregnskab for 1909, samt Fastsættelse af Udbyttet.
3. Valg af en Kommitteret og to Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler samt Ekstrakt af Driftsregnskabet udleveres paa Selskabets Kontor, daglig mellem **Kl. 11—1**, fra den 8. Marts imod Opgivelse af Numre af de paa Navn noterede Aktier eller imod Forevisning af de paa Ihændeheren lydende Aktier.

P. B. V.
Martin Carl.

Dampskibsselskabet „Torm“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes **Onsdag den 16. Marts, Kl. 5** i Hotel „Phønix“, Bredgade 37.

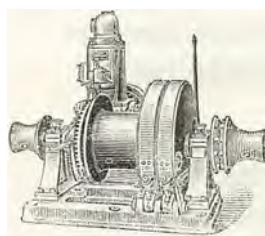
Forhandlingsgenstandene ere:

1. Beretning fra Bestyrelsen om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
3. Valg af Kommitterede og Revisorer.

Kjøbenhavn, den 28. Februar 1910.

Bestyrelsen.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlfartøjer til Losning og Lastning etc. Stærke, driftsikre og billige. Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes af de bedste svenske Materialer ved Lysekils mek. Verkstads A/B. (Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik)

INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x Tigr.-Adr Skibstabel.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkerteste Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forsked 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.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

eguer Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

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

Julius F. Schierbeck
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.

THE ANTWERP ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,
DRY DOCK PROPRIETORS
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.
Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.
 Telegram Adr.: „Vincohn“. **ALBERT B. COHN**, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

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

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
 Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
 Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

Praktiske Afregningstabeller,
 Udregnede af Ove Kerstens.
 Sparer Tid ved Afregningen Letter enhver Hyre-Revision. Absolut fejlfrie.
 Telef. Palæ 1056. Faas hos: Telef. Palæ 1056.
M. Jensen Kjær. Sct. Annæ Plads 16.

Verdens mest effektive
Ildslukker
„PERFECT“
 Slukker med Skum, der øjeblikkelig kvæler Ilden.
Eneste Sprøjte, der kan slukke **Benzinbrand.**
 Eneforhandler for Danmark:
J. A. W. OLSEN Telefon 7496.



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

Udkommen er og faas i alle Boglader:
Astronomisk Navigation
 af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.
 Pris med Stjernekort og Stedlinekort indb. 3 Kr.
 Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
 I Kommission hos Tillges Boghandel.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Fører tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

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

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

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.
 Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.
 TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 8. Marts 1910.

Den paa andet Sted i Bladet omtalte Strandingssag, der har faaet sin foreløbige Afgørelse ved Dommen af 15. f. M. ved Dragsholms Birks Ekstraret, er heldigvis encstaaende i sin Art. — Vi erindrer i hvert Fald ikke noget tilsvarende Tilfælde indenfor den danske Skibsfart.

Allerede Navigeringen af »Elise Marie« fra det Tidspunkt, da Stedbestemmelse sidste Gang foretoges forinden Strandingen, og indtil denne fandt Sted, synes at maatte rumme Stof til en skarp Kritik, men da det i Dommen anførte er ganske utilstrækkeligt til at oplyse denne Side af Sagen i den Grad, som den vistnok fortjener, skal vi indtil videre lade dette Spørgsmaal staa hen med den Besvarelse Dommen giver: »Søretten har skønnet, at der ikke var Anledning til at drage Arrestanten til Regnskab for hans Navigeren«.

Ganske anderledes klart og grelt stiller Forholdet sig derimod, naar Talen er om Føreren Dispositioner efter Strandingen — om Ildspasættelsen. Det opgives i Dommen, at Føreren havde tre Bevæggrunde til at foretage denne Handling. Han vilde afværge Ulykke for andre Skibe, han vilde henlede Opmærksomheden paa Skibet, for at Folk fra Land kunde komme ud og bjerger Inventar og lignende, og han vilde endelig opnaa Totalforlis, for at han og Medrederne ikke skulde blive udsat for Tab ved Skonnertens Bjergning og Islandsættelse.

Af disse Grunde gælder de to første rent ud sagt til Wandsbeck, og den Alvor, hvormed de ikke desto mindre behandles i Dommen, kan ikke undlade at gøre et lidt komisk Indtryk paa den sagkyndige Læser, navnlig da naar man lægger Mærke til den Omstændighed, at Ildspasættelsen fandt Sted ved Middagstid eller i hvert Fald umiddelbart efter. Indenfor Søfartskredse vil man kun kunne faa Øje paa én eneste Bevæggrund: det tilsigtede Totalforlis, Assurancesummens Udbetaling eller med andre Ord Chancen for Assurancesvig, og det er netop dette Forhold, der gør hele denne Strandingsaffære til noget enestaaende og gør den netop saa usmagelig, som den i Virkeligheden er. Vort Sejlskibsserhverv eller i hvert Fald den største og bedste Del deraf hviler saa at sige udelukkende paa den gensidige Søforsikrings Princip; den Økonomi, som dette Princip har tilvejebragt de fornødne Belingelser for, har bidraget mægtigt til at bringe Sejlskibsfarten blot nogenlunde i Behold gennem den forløbne Række af trange Aar.

Denne Økonomi har sit Udspring i gensidig Støtte, gensidig Kontrol, men dog først og sidst i gensidig Tillid, og derfor vil det i vide Kredse virke dobbelt pinligt at se et Tilfælde som det, vi her har for os, hvor det netop er Tillidsforholdet, der er traadt under Fødder.

Ej heller Dømsresultatet synes tilfredsstillende. Den store Almenhed vil saaledes næppe forslaa at værdsætte den fine Jura, der ligger i den belingede Straffedom; den vil — og ikke uden en vis Berettigelse — ræsonnere som saa, at en Interessent i et af vore gensidige Søforsikrings-selskaber i Henhold til Dommen vil kunne tilføje sin Forsikring den groveste Uret, der i dette Tillidsforhold overhovedet kan være Tale om, og dog gaa fri for Straf — praktisk talt. Men en saadan Opfattelse vilde sikkert til-

føje de gensidige Forsikringer ubodelig og ganske ufor-skyldt Skade.

Efter hvad vi erfarer, vil Dommen imidlertid blive appelleret.

Fra Marstal skrives til os:

Strandingen ved Gl. Skagen. Ved at læse Hr. Niels Baghs Meddelelse i *Dansk Søfartstidende* af 4. ds. kunde man faa det Indtryk, at der ikke er betalt for at lage Folkenes Tøj i Land og atter bringe det om Bord i 3/m. Skonnert »Niels«, saaledes som Kapl. Caspersen tidligere har anført. Jeg tillader mig derfor at bede *Dansk Søfartstidende* indrykke disse Linier samt medfølgende Regning, der vil bevise, at der er betalt for det udførte Arbejde.

Ærbødigt

pr. pr. H. C. Christensen,

N. J. Ohlsen.

3/m. Skonnert »Niels« af Marstal.

Regning.

For Kost og Logis af 6 Mand i 2 Dage	
à 3 Kr. pr. Dag	36 Kr.
Ind- og Udslibning af Tøj	60 Kr.
Kørsel af Tøj	12 Kr.
	<hr/>
	108 Kr.

Betalt d. 28. December 1909.

H. C. Ruth.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 4de Marts (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten har tilkendt Svitzers Bjergningsentreprise 25,000 Kr. for Bjergning af den engelske Damper »Durham« af Sunderland, der den 21de Oktober 1909 paa Rejse fra St. Petersborg til Rotterdam, grundstødte paa Hittarp Rev Nord for Helsingborg.

Forladt Damper. New York, 4de Marts. (Ritz. Bur.) Damperen »Caledonia« rapporterer Øst for Kap Race paa New Foundland, at den om Bord har Besætningen fra russisk Damper »Korea«, der, efter at have taget Skade i en Storm, blev forladt af Mandskabet den 1. ds. »Korea«, der tilhørte Russisk-østasiatisk Dampskibsselskab og maatte 6,163 Brutto Reg-Tons, var paa Rejse fra Narvik til Filadelfia. Besætningen talte 48 Mand.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 7. Marts. (Ritz. Bur.) Stortingets Budgetkomité indstiller til Vedtagelse Regeringens Forslag om Bevilling af 5,000 Kr. til en departemental Komité til Behandling af Spørgsmaalet om Statsbidrag til Aktieselskabet den norske Amerikalinie.

Isforholdene ved Kronstadt. Til Det dansk-russiske Dampskibsselskab skrives fra Det nordiske Dampskibsselskab i St. Petersborg d. 4. ds.: Saavidt os meddelt, strækker den faste Is fra Kronstadt ud imod Søen sig kun til Seskar Lavensaari. Forudsat, at der ikke i Løbet af Marts Maaned indtræffer Frost, vil der efter al-

Sandsynlighed kunne gøres Regning paa en tidlig Aabning af Skibsfarten, antagelig i Løbet af c. 6 Uger.

Vi har modtaget følgende:

Aabent Brev til Ministeren for Handel og Søfart.

Da det ikke har behaget den højtærede Minister for Handel og Søfart at besvare, end ikke bekræfte Modtagelsen af min ærbødige Skrivelse af 7. Januar, saa tillader jeg mig herved paa denne Maade at fremføre, hvad der i min Skrivelse laa mig paa Sinde.

Maa det da være mig tilladt i al Ærbødighed at udtale min Forundring over, at det har behaget Hr. Ministeren at forbigaa de tre herværende Soretsmedlemmer ved Besættelse af Bestillingen som Tilsynsmand med Sejskibe, skønt de alle tre var Ansøgere og fuldtud kvalificerede, og at besætte Pladsen med en Sandhandler, der kun har sejlet nogle faa Aar til Søs, og ingensinde som Skibsfører, undtagen med en Sandbaad.

Vedkommende er sikkert en dygtig Mand som Sandhandler og Entreprenør for Stenleverancer, og som saadan er han kommen i Forbindelse med Havneingeniør Vedel her i Aarhus; naar man saa samtidig faar at vide, at Departementschefen i Ministeriet for Handel og Søfart ogsaa hedder Vedel og er Broder til Havneingeniøren, saa kan man bedre forstaa Ansættelsen. Princippet »you scratch my back and I will scratch yours« har sikkert været det afgørende her.

Aarhus, den 3. Marts 1910.

H. H y g o m,
fhv. Skibsfører.

Uagtet vi absolut ikke kan sympatisere med den Maade, som den ærede Indsender her har valgt til at give sin Skuffelse Luft paa, har vi dog ikke villet nægte ovenstaaende Oplagelse.

Red.

Søretssag.

Ved Dragsholms Birks Ekstraret blev d. 15. Februar 1910 afsagt Dom i Sagen Sagfører Stæhr som Aktor mod Arrestanten Johan Frederik Olsen Kryger.

Arrestanten Johan Frederik Olsen Kryger tiltales for Brandstiftelse, og efter Arrestantens Tilstaaelse og det forøvrigt oplyste er Sagens Omstændigheder følgende:

Arrestanten var Fører af Skonnerten »Elise Marie« af Marstal, som ejedes af et Partsrederi, bestaaende af Skibsreder Hans Mortensen Sejer af Marstal med 25/100, Enkefru Anna Egidia Rasmussen, ligeledes af Marstal, med 38/100 og Arrestanten med 37/100. Den 31. December f. A. om Aftenen Kl. c. 10 strandede Skonnerten paa dens Rejse fra Libau med Aarhus som Bestemmelsessted paa Sjællands Rev c. ¼ Mil fra Land. Der er intet oplyst under det optagne Søforhør om, at Arrestanten forsælligt skulde have forårsaget Strandingen, medens Aarsagen til denne efter det oplyste maa søges i den Omstændighed, at Skibet, da Arrestanten Kl. 8 om Aftenen pejlede Hesselø i Nord og gissede Afstanden til 4 Sm., i Virkeligheden da var langt sydligere, hvorfor den af ham udsatte Kurs V. t. N. ikke har kunnet føre Skibet klar af Sjællands Rev, men Søretten har skønnet, at der ikke var Anledning til at drage Arrestanten til Ansvar for hans Navigeren. Det var, da Strandingen fandt Sted, stærk Taage, som vedvarede fra den 31. December f. A. Kl. 9 om Aftenen til næste Dags For-

middag. Hele Natten og næste Formiddag blev der pumpet og foretaget forskellige Manøvrer for at faa Skibet af Grunden, ligesom der jævnlig blev blusset for at hidkalde Hjælp, uden at dette Signal blev bemærket. Kl. 9 om Morgen den 1. Januar trængte Vandet ind i Skibet og steg til 5 Fods Højde, og Kl. 11 á 11½ maalttes 8 Fod Vand i Lasten. Kl. 12 holdt Arrestanten Skibsraad med Skibets Besætning, der bestod af 1 Bedstemand, 1 Ungmand og 1 Kok, i hvilket Skibsraad det efter Arrestantens Forslag blev besluttet at forlade Skonnerten og forinden sætte Ild paa den, idet Arrestanten udtalte, at det var bedst at gøre dette, for at andre Skibe ikke skulde komme til Ulykke ved Skonnerten. Arrestanten hældte Petroleum over Agterdækket og her oppe fra ned i Kahytten, saaledes at det udgjorde en sammenhængende Strøm, og satte Ild i Petroleummen oppe paa Dækket, hvorhos han gav en Dunk Petroleum til Bedstemanden, som efter hans Ordre hældte denne i Forlukafet og stak Ild heri, og efter Arrestantens Ordre henkastede hele Besætningen derefter Plankestumper og Hampefrøkager, hvoraf Ladningen bestod i det brændende Forlukaf, ligesom de huggede Hul i Skoddet mellem dette og Lastrummet for at nære Ilden, der derefter kunde brede sig til Lasten. Kl. c. 1¼ forlod Arrestanten og Besætningen Skonnerten i Skibets Jolle og roede ind til Gniben. Forinden de havde forladt Skonnerten, roede ud til denne Fiskerne Nielsen og Madsen, som var om Bord paa Skonnerten og opholdt sig paa den et Kvartertid. Disse har forklaret, at den Gang var hele Agterdækket og Kahytten i Brand, og der stod Røg og Flamme op af Forlukafet, ligesom der var Ild i Rorpinden. Kl. 3 á 3½ om Eftermiddagen den 1. Januar var Havnefoged Andersen samt Fiskerne Larsen og Andersen, alle af Yderby, om Bord paa den strandede Skonnert, og dengang brændte det i hele Agterdækket og hele Kahytten, som begge Dele helt var forfortæret af Ilden, og endvidere brændte det i Forlukafet og i Skoddet mellem dette og Lastrummet, ligesom det halve af Storsejlet var brændt. Den 2. Januar om Formiddagen mellem Kl. 8 og 9 saa de ovennævnte Fiskere Nielsen og Madsen, at det endnu røg og brændte i Skonnerten, men Masterne og Rigningen stod endnu. Ved Politiets Ankomst til Strandingsstedet den 3. Januar, laa Skonnerten fuldstændigt under Vandet, idet kun Jagerbommen ragede over dette, Skibet var øjensynlig skilt i to Dele, af Dækket kunde intet ses, begge Masterne var falden og henlaa ved Siden af Skibet, tilsyneladende uberørt af Ilden. Skibet var assureret saavel mod Søskade som mod Brandskade i Søassuranceforeningen Ærø for 7.500 Kr., til hvilken Værdi Arrestanten har ansat det. Ladningen var 138,500 kg tykke Hampefrøkager og var assureret hos Deutsche Lloyd i Berlin for 16,000 Mark ogsaa for Brændskade, Ladningsejerne var Korn- & Foderstof-Kompagniet i Odense. Der brændte en Del af Arrestantens Tøj, ligesom der brændte del Mandskabet tilhørende Tøj, som var uassureret, og som havde en Værdi af ialt 155 Kr. Hvor meget der er brændt af Skibet med Tilbehør og af Ladningen, eller hvor stor en Skade, der er forårsaget herpaa som Følge af Ildspaesættelsen og hvilken som Følge af Strandingen, har ikke kunnet oplyses.

Arrestanten har forklaret, at han først umiddelbart forinden Skibsraadet besluttede sig til Ildspaesættelsen, og at han havde tre Bevæggrunde til denne. Den ene af disse var, at ikke andre Skibe skulde komme til Ulykke ved at støde paa den strandede Skonnert, men han har forklaret, at han ikke vilde have sat Ild paa, hvis Skonnerten ved Strandingen kun havde taget ringe Skade, uagtet han har indrømmet, at der i saa Fald vilde være mindst lige saa stor Fare for andre Skibe. Endvidere tænkte Arrestanten, at naar der var sat Ild paa Skibet, vilde man inde fra Land kunne blive opmærksom paa Skibet og komme ud og bjerge Inventar, men Arrestanten har indrøm-

met, at efterat der var stukket Ild baade for og agter paa Skibet, vilde der ikke blive Mulighed for at bjerge Inventar. Endelig har Arrestanten forklaret, at han var bange for, at Svitzers Bjergningsentreprise eller andre skulde bjerge Skonnerten, og han og Medredere saa skulde faa Tab ved at skulle deltage i Udgifterne ved Bjergning og Istandsættelse af Skonnerten, og at han ønskede, nu da Ulykken var indtraadt, at opnaa totalt Forlis, saa at hele Assurancesummen kunde blive udbetalt, og han faa sin Part af denne, og han har erklæret, at dette var hans Hovedbeveæggrund til Ildspaesættelsen. Arrestanten har nærmere forklaret, at da han besluttede sig til Ildspaesættelsen, havde han fra Kahytten set en Revne ved Siden af Agterstevnen ovenfor Vandet, Roret var slaaet ud af sit Leje, og der stod højt Vand i Lastrummet, og hvis Vandet steg mere, vilde Skonnerten fyldes endnu mere med Vand, medens det ikke uden Dykkerundersøgelse vilde kunne oplyses, hvor stort et Hul der var slaaet i Bunden af Skonnerten. Arrestanten betragtede som Følge heraf Skonnerten som et Vrag, om end ikke som et uistandsætteligt Vrag. Efter Arrestantens Mening kunde Skonnerten nok være bleven taget af Grunden af Svitzers Bjergningsentreprise, i alt Fald hele den første Dag og ligeledes den næste Dag, saafremt det var bleven stille Vej, ligesom der vilde kunne være sket Bjergning af Sejl og Rigning og andet Inventar samt af Ladning, om end nok i beskadiget Tilstand. Saafremt der opnaaedes totalt Forlis, vilde hele Skibets Assurancesum, 7.500 Kr., efter Assuranceselskabets Bestemmelser, blive udbetalt Rederne efter Fradrag af 2 pCt., og det samme vilde blive Tilfældet, hvis Skibet vilde blive kondemneret. Hvorvidt Skonnertens Tilstand, da han besluttede Ildspaesættelsen, var saadan, at den vilde blive kondemneret, har Arrestanten forklaret, at han ikke tænkte paa, men han tænkte sig i alt Fald den Mulighed, at dette ikke vilde ske, og at Rederne, hvoriblandt Arrestanten selv, saa vilde komme til at deltage i Udgifterne ved Bjergning og Istandsættelse.

Efter hvad der er oplyst ankom til Griben om Morgen den 2. Januar en Svitzers Bjergningsentreprise tilhørende Dampner »Bien«, som telegrafisk var tilkaldt, men efterat det var meddelt Føreren, hvorledes Skibets Tilstand var, sejlede Dampneren bort uden at begive sig til Strandingstedet.

De ovennævnte Fiskere Nielsen og Madsen har forklaret, at under deres Ophold paa den strandede Skonnert, saa Roret ud til at være slaaet ud af sit Leje, og at Arrestanten fortalte, at han havde set en Revne ved Agterstevnen, hvorhos der i Kædekassen, som var midt i Lasten, var Vand i Højde med Vandet udenfor Skibet, og at Vandet i Kædekassen stod c. $1\frac{1}{2}$ Fod under Dækket. Efter deres Formening kunde Skonnerten, da de var om Bord paa den, bortset fra Skaden ved Ildspaesættelsen, ikke betegnes som et Vrag, i alt Fald var det ikke noget uistandsætteligt Vrag, men de har ikke kunnet udtale sig om, hvorvidt Skaden paa Skibet, bortset fra Ildspaesættelsen, var en saadan, at Skibet ikke vilde være Istandsættelse værd.

Havnefoged Andersen samt Fiskerne Larsen og Andersen har forklaret, at da de var om Bord paa den strandede Skonnert den 1. Januar om Eftermiddagen Kl. 3 à $3\frac{1}{2}$, var Roret slaaet helt ud af sit Leje og vilde efter deres Formening ikke kunne være bragt i Stand paa Stedet. Hele Lastrummet var fyldt med Vand, saaledes at Vandet her stod lige saa højt som udenfor Skibet, og Vandet maa være trængt ind ved, at Skibet er slaaet i Stykker ved Strandingen og ikke, efter deres Formening ved, at der ved Ildebranden skulde være kommen Huller eller Utætheder i Skibets Sider, idet de ikke saa noget til, om det brændte i Skibets Ydersider og de anlager ikke, at dette var Tilfældet, da de ellers vilde have bemærket det. De har yderligere forklaret, at andre Bjergere end Svitzers Entreprise vilde det ikke have været muligt at tage Skibet af Grunden, men at hvis der ikke

var sat Ild paa Skibet, og Vejret havde tilladt Bjergning, vilde der have kunnet bjerges Sejl og andet Inventar. De anser det for tvivlsomt, om Svitzers Bjergningsentreprise vilde have noget med den strandede Skonnert at gøre, da det som Følge af, at Roret var bleven slaaet ud af sit Leje, maatte anlages, at Skonnerten lige siden Strandingen Kl. 10 om Aftenen den 31. December f. A. havde slaaet og hugget i Bunden hele Tiden. Efter deres Formening maatte Skonnerten, bortset fra Ildebranden, nærmest kaldes for et Vrag, eftersom den var fyldt med Vand og Roret slaaet ud af sit Leje. Den vilde vel nok kunne gøres i Stand, hvis den var taget af Grunden, men det vilde ikke kunne betale sig, idet Udgifterne til Svitzers Entreprise og til Istandsættelsen vistnok vilde andrage mere end Skibets Assurancesum 7.500 Kr. Efter Fiskerne Niensens og Madsens Forklaring vilde Svitzers Bjergningsentreprise ikke kunne have været ved Strandingssedet før Kl. 8—9 om Aftenen den 1. Januar og intet kunne udrette om Natten, og efter hvad de nævnte Fiskere saa vel som Havnefoged Andersen og Fiskerne Larsen og Andersen har forklaret, vilde Svitzers Bjergningsentreprise paa Grund af Vejrforholdene ikke kunne være kommen ud til den strandede Skonnert før den 5. Januar, og Skonnerten vilde være bleven slaaet helt i Stykker og skilt ad, selv om der ikke havde fundet nogen Ildspaesættelse Sted. Det blev, efter hvad der er oplyst under Sagen, den 1. Januar henad Kl. 1 om Eftermiddagen klart Vej, og Vejret holdt sig temmelig stille fra da af og til Kl. 6—7 om Eftermiddagen.

Efter hvad der er oplyst om den strandede Skonnerts Tilstand paa det Tidspunkt, da Ildspaesættelsen fandt Sted, findes den ikke at kunne betragtes som et Skib i den Forstand, der omhandles i Straffelovens § 281, hvorimod det af Arrestanten udviste Forhold findes at burde henføres under Straffelovens § 282, og Arrestanten, som efter Opgivende er født i Ystad i Sverige den 24. April 1862, og som ikke er funden forhen straffet her i Landet, vil nu være at anse efter Omstændighederne, derunder navnlig, at Skonnerten, selv om Ildspaesættelse ikke havde fundet Sted, maa anlages at ville være bleven fuldstændig sønderslaaet, efter Straffelovens § 282, 1ste Stk., jfr. L. Nr. 129 af 1. April 1905 § 13, med Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 60 Dage, men Fuldbyrdselen af Straffen findes efter Omstændighederne, derunder, at Arrestanten straks har afgivet uforbeholden Tiistaaelse, at burde udsættes i Medfør af L. Nr. 129 af 1. April 1905, saaledes at Straffen efter 5 Aars Forløb bortfalder, saafremt Lovens Belingelser overholdes.

Under Sagen har Arrestantens Medejere af den strandede Skonnert nedlagt Paastand om Erstatning, Skibsreder Sejer Kr. 594.88 og Enkefru Rasmussen Kr. 904.40, Søassuranceforeningen Ærø har paastaet sig tilkendt en Erstatning, stor 2,835 Kr. ÷ 2 pCt. med Renter fra den 1. Februar. Da Arrestanten imidlertid har protesteret mod de nedlagte Paastande, og det ikke har kunnet oplyses, hvor stor en Skade, der er foraarsaget ved Ildspaesættelsen, vil de nedlagte Erstatningspaastande ikke kunne tages under Paakendelse herunder Sagen.

Arrestanten vil derimod være at dømme til at tilsvare Sagens Omkostninger, deriblandt Salærer til de befalede Sagførere, hvis Sagførelse har været lovlig, med 20 Kr. til hver.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er det vedvarende vanskeligt at

anbringe den fragtledige Tonnage, ikke helt paa Grund af manglende Ladninger, men væsentlig fordi Befragternes Tilbud er saa lave, at der ikke kan gøres Forretning med Skibe, som ikke forud er i Fart. Efter Udsigterne at dømme vil det saaledes tage nogen Tid, før den oplagte Tonnage helt kan komme i Fart.

Danmark har forskellige Laster, men Kornlaster mangler. Tyskland er nærmest tomt for Kornlaster, medens det har nogle Trælaster til Rater, som ikke skænkes Opmærksomhed; Syd- og Vestsverig udbyder uskellige Træ- og Granitlaster, men hovedsagelig for noget senere Afskibning end f. o. w. Østnorge har nogle flere Islaster specielt til tyske Nord- og Østersøhavne, og et lille Fragtillæg, $\frac{1}{4}$ à $\frac{1}{2}$ M. pr. Ton, er indrømmet, men Raterne er endnu for lave. Trælaster mangler: Bottenhavet har atter nogle ny Laster pr. senere Ladetermin, men Forretning er fremdeles mat.

Returfragter Vest fra holder sig uforandrede paa $6\frac{1}{2}$ à 7 £ pr. Keel efter Størrelse og Lossehavne, men Foderstoflaster er knappe.

For de mindre Skibe har afvigte Uge ikke haft videre store Forandringer at fremvise; de fleste nordtyske Havne søger jævnlig Sejlere for Korn til tidligere nævnte Rater; Rostock og Wismar lader imidlertid ikke til at ville komme over $3\frac{1}{2}$ M. for Rug og Hvede, hvilket gennemgaaende er $\frac{1}{2}$ M. lavere, end hvad de andre nærliggende tyske Pladser slutter til. Af Trælaster har Memel flere i Markedet, saaledes til Wismar 19 M., Kiel, Flensborg 19 à 21 M., Brunshüttel 22 à 23 M. Ogsaa fra Sverig særlig fra de sydlige Pladser, udbydes en Del Ladninger Træ, baade fra Carlshamn, samt fra Kalmar, som noterer 9 à 10 Øre til Danmark, og forøvrigt ogsaa fra Vestsverig, men kun til 7 Øre pr. Kbfd. Danmark er stadig ret flov; fra Provinserne sluttedes nogle Hvedelaster bl. a. til Malmø 12 Øre; Kjøbenhavn sluttede kun meget lidt, saaledes Oljekager til Ystad $2\frac{1}{2}$ Kr.; den kommende Uge synes imidlertid at skulle blive lidt bedre derfra.

Indtægterne havde været Kr. 4,002,640. Udgifterne Kr. 3,832,882, hvorefter Overskudet blev Kr. 169,758. En stor Del af Avancen skyldtes dog indvundne Renter af opsparet Kapital.

Udbyttet foresloges sat til 121%, pCt.

Til Direktør genvalgtes Etatsraad Gustav Hausen, ligesom den afgaaende Repræsentant, Skibsreder H. Christensen, genvalgtes.

Til Repræsentant valgtes endvidere Direktør Ostonfeld i Stedet for afdøde Etatsraad Nagel.

Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri afholdt d. 2. ds. sin ordinære Generalforsamling.

Bestyrelsesraadets Formand, Kammerherre, Admiral Richelieu aflagde Beretningen, hvoraf det fremgik, at Nybygnings- og Reparationsafdelingerne havde lidt under Stilstanden paa Fragtmarkedet, medens der havde været stort Liv i Dieselmotor-Afdelingen. Afsetningen for Smedeartikler havde lidt under de daarlige Forhold paa Verdensmarkedet, men Arbejdsforholdene havde været fuldkomment rolige. Bestyrelsens Bestræbelser var gaaet ud paa at indføre fornuftig Økonomi, og Resultatet havde vist sig ved Aktiernes stærke Stigning. Bestyrelsesraadet havde — navnlig af Hensyn til Aktieselskabet Separator i Stockholm — ikke ønsket at give yderligere Oplysninger, men paa Foranledning af en Aktionærgruppe saa Formanden sig foranlediget hertil. Han oplyste da, at Erfaringen havde vist, at Centrifugefabrikationen ikke med Udbytte lod sig gennemføre, uden at man anlagde store og dyre Filialer i Udlandet, saaledes som Separator havde gjort. Forhandlingerne med Separator om dette Selskabs Eneovertagelse af Centrifugefabrikationen havde ført til et godt Resultat. Formanden oplyste, at de i Fjor foretagne Afskrivninger maatte betragtes som Tab. I Aar havde man derimod fra Separator modtaget 1,100,000 Kr. à Konto, hvoraf kun godt 200,000 Kr. var gaaet til Afskrivninger og Patentafviklinger. Det kommende Aar tegnedes overordentlig godt. Betydelige Beløb vilde endnu indgaa fra Separator, og der forelaa bl. a. fra Staten en Bestilling paa to Torpedobaade.

Overretssagfører David erklærede sig paa Aktionærernes Vegne særdeles tilfreds med de af Formanden givne Oplysninger.

Regnskabet godkendtes enstemmigt, og det vedtoges at sanktionere Selskabets Salg af en Ejendom i Dublin. Der vedtoges et Par Lovændringer, som aabnede Mulighed for Supplering af Direktionen og Bestyrelsesraadet hver med et Medlem. Til Bestyrelsesraadet nyalgtes i den Aaledning Generalkonsul Johan Hansen.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Skandia

holdt d. 28. Februar Generalforsamling paa Selskabets Kontor.

Overretssagfører V. S. Salomonsen dirigerede. Grosserer Erlandsen aflagde følgende Beretning:

Naar jeg i Dag fremlægger Skandias Driftsregnskab for Aaret 1909, maa jeg først med Beklagelse fremhæve, at Forhaabningerne om bedre Konjunkturer paa Fragtmarkedet i 1909 bristede, saa at afvigte Aar har frembudt større Vanskeligheder end noget tidligere.

Naar Resultatet dog er blevet tilfredsstillende, skyldes det for en stor Del de tidligt afsluttede, for Selskabet fordelagtige Kultransporter.

I Aarets Løb udvidedes Selskabets Flaade med Nybygningen S/S. »Gulfaxe«, der afleveredes fra Helsingørs Skibsværft i Midten af Maj Maaned.

Aarets Driftsoverskud har været Kr. 98,331.89, som foreslaas anvendt saaledes, at der som Dividende uddeles 6 pCt., medens der til Reservefonden overføres Kr. 65,000.

Med Hensyn til Udsigterne for det indeværende Aar er det umuligt at udtale sig med nogenomhelst Sikkerhed; men med Aarets første Maaneder synes dog Bunden at være naaet, saa at der allerede nu spores en Fremgang, der forhaabentlig tyder paa bedre Tider for Skibsarten.

Der gaves Decharge for Regnskabet, hvorefter Grosserer Hannibal Beck genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Det kgl. oktr. Søassurance-Kompagni

holdt den 1ste ds. Generalforsamling i Børsalen under Rampen. Højesteretssagfører Asmusen dirigerede. Direktør, Etatsraad Gustav Hansen fremlagde Regnskabet for det forløbne Aar, der ikke havde været særlig godt for Kompagniet. Det norske og tyske Selskab, med hvilke Kompagniet stod i Forbindelse, havde haft et uheldigt Aar, men for Kompagniet var det dog endt bedre, end man fra Begyndelsen skulde have troet.

Havarier og Forlis.

Malmø, Dpsk. af Malmø, kom d. 28. Februar paa Rejsen til Lübeck i Kollision med det indgaaende Dpsk. »Merkur« af Bremen. »Malmø« fik svær Skade om Styrbord og maatte returnere hertil, løse og gaa til Burmeisters for Reparation. »Merkur« indkom hertil med mindre Skade paa Stevnen og har efter provisorisk Reparation tiltraadt Rejsen til Königsberg.

Niels Juel, Skonnert af Svendborg, der, som meddelet kolliderede med Dpsk. »St. Marc«, reparerer nu i Rouen. Det franske Rederi har forlangt og faaet en Garanti paa 15,000 Fres.

Birgitte, Skonnert af Gaabense, er indkommet til Boston fra Harburg. Skibet har haft haardt Vejr paa Rejsen og har faaet en Del ovenbords Skade, ligesom Ladningen er beskadiget.

Edmond Gustave, Dpsk. af Marseille, er d. 5. ds. paa Rejsen til Stettin med Fosfat, grundstødt paa Anholt Østrov. Skibet staaer haardt.

Ærø, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Laurvig til Wismar med Stenlast været paa Grund paa Læsø Nordvestrev. Skibet indkom til Frederikshavn, hvor det er undersøgt og tættet af Dykkere.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsfører A. H. Petersen, Marstal, har i Følge »Ærø Avis« fornylig købt en Mægler W. Tornøe i Nykjøbing F. tilhørende Skonnert »Mesters«, der maaler 40 Netto Reg-Tons for en Købesum af 10,000 Kr. Skibet er bygget i Svendborg i 1900.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er fornylig solgt en Kutter »Bjarne«.

der maaler c. 81 Netto Reg.-Tons og hjemmehørende i Skudesnes, Norge, til Bohuslän for Kr. 9.000.00.

Gennem samme Firma er Bark »Halden« af Frederikshald, der maaler 707 Netto Reg.-Tons, solgt til Archangel.

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianderingsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 16936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Hottenau 6./3. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Balthik 4./3. — Algarve, Borries, ank. Marseille 5./3. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 5./3. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 6./3. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 26./2. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 2./3. — Arno, Strubberg, afg. Swansea 2./3. til Leckhorn. — Aurora, Fischer ank. Antwerpen 26./2. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 4./3. til Riga. Beira, Lunge, ank. Lissabon 5./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 5./3. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Antwerpen 4./3. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bogvad, afg. Palermo 3./3. hertil. — Douro, Søeberg, pass. Brunsbüttel 4./3. for London. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 6./3. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Andresen, ank. hertil 6./3. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 2./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 3./3. til Kristianssand. — Hengest, Munk, ank. Pillau 7./3. — Hjelm, Sonne, ank. Danzig 7./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 5./3. — Jolantha, Simonsen, afg. Pillau 6./3. hertil. — Kasan, Mikkelsen, afg. Riga 5./3. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 5./3. — Kiew, Jørgensen, ank. London 27./2. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 6./3. — Leopold II, Rasmussen, afg. Libau 5./3. til Hull. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Øst-Jacobsen, afg. Catania 5./3. til Messina. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./2. — L. P. Hulmblad, Svane, ank. Bizerte 5./3. — Morsø, afg. Stavanger 5./3. hertil. — Moskoy, Jønsen, ank. Dunkerque 4./3. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. New York 18./2. til Havre. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 3./3. — O. B. Suhr, Friensette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, ank. Hull 3./2. — Oscar II, Hempel, pass. Fairhill 27./2. for New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Norfolk 22./2. til Rotterdam. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 6./2. for London. — Pregel, Iversen, ank. hertil 6./3. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 6./3. til Aarhus. — Seine, Damp, laster i Bordeaux. — Texas, Lissner, afg. Port Arthur 11./2. til Dunkerque. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 7./3. — Tiber, Bech, ank. hertil 7./3. — Tyr, Thanning, ank. hertil 6./3. — United States, Wulff, ank. hertil 1./3. — Viking, Meyer, ank. hertil 5./3. — Dokka, afg. Manchester 2./3. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 6./3. — Karin, ank. hertil 7./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Blyth 2./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 3./3. til Kjøbenhavn. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Libau 28./2. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 28./2. til Ghent. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Cyprus 26./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Esbjerg 4./3. til Grangemouth. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Methil 2./3. til Sawona. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Leith 3./3. til Aleksandria. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Esbjerg 2./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Newcastle 25./2. til Genua. — Nawa, Dahl, ank. Pozzuoli 1./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Hamburg 3./3. — Ellen, Hansen, ank. Oporto 3./3. — Fylla, Christensen, ank. Cardiff 1./3. — Gerda, Iversen, pass. Portland 4./3. for Bremen. — Hebe, Gregersen, ank. Cardiff 1./3. — Inger, Larsen, ank. Königsberg 3./3. — Johanne, Thøgersen, afg. London 4./3. til Cadix. — Karla, Sørensen, afg. Esbjerg 5./3. til Hamburg. — Laura, Pedersen, passeret Emden 3./3. for Melilla. — Cito, Jøpsen, ank. Garston 4./3. — Napoli, Brinch, afg. Liverpool 1./3. til Randers. — Bodil, Uldall, afg. Cardiff 2./3. til Skelskør. — Nerma, Schiff, ank. Bandholm 4./3. — Alfa, Lauritsen, ank. Odense 5./3.

Heimdal. Anne, Leth, ank. Arzew 4./3. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Toulon 2./3. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 26./2. — Elna, Ratje, afg. Arzew 25./2. — Therese, Pedersen, ank. Methil 4./3. — Simone, Møller, afg. Oran 24./2. — Jeanne, Löffler, afg. Marseille 4./3. — Vera, Riso, afg. Sevilla 2./3. — Dais, Lagesen, afg. Newport 24./2.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 3./3. til Lübeck. — London, Bom, afg. Newcastle 23./2. til Barcelona. — Paris,

Tholander, afg. Boness 3./3. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Tripoli 25./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck-Hansen afg. Rufisque 23./2. — Roma, v. Thun, afg. St. Vincent 3./3. til Rufisque.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Cardiff 6./3. — Russia, Paulsen, afg. Konstantinople 4./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Newport Mon 2./3. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Erichsen, ank. Havanna 16./2. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 26./2. — Canadia, Jespersen, afg. Filadelfia 2./3. — Livonia, Lindberg, ank. Cartagena 2./3.

Østersøen. Cimbria, Poulsen, ank. Boston 4./3. — Patria, Dam-Larsen, afg. Caibarien 4./3. — Gratia, Sørensen, afg. Oran 3./3. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 24./2.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, afg. Hull 26./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Odessa 22./2. — Kolumbia, Friis-Rasmussen, afg. Algier 3./3.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Swinemünde 5./3. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 4./3. — Caribonia, Mathiasen, afg. Barry 19./2. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 25./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 4./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Kragerø 4./3. — Scallia, Jensen, afg. Jucaro 2./3. — Frumentia, Andersen, ank. Matanyas 26./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 4./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 1./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 4./3. — Cathay, Kruse, pass. Perim 20./2. for Hongkong. — Indien, Gabe, afg. Dalny 1./3. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 2./3. — Pangan, Knudsen, ank. Penang 4./3. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Aden 27./2. til Suez. — St. Croix, Jensen, pass. Dover 3./3. til Kjøbenhavn. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Savona 22./2.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. St. Thomas 4./3. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./2. til Havre.

Æra. Energi, Jensen, ank. Kolding 4./3. — Enigheden, Jensen, ank. Kiel 4./3. — Emanuel, Svane, ank. Bandholm 5./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 5./3. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Agnete, Somnichsen, afg. Kallundborg 3./3. — Hermia, Hansen, ank. Königsberg 3./3. — Alice, Schultz, ank. Kallundborg 2./3. — Sjælland, Dam, ank. Sunderland 6./3.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Jensen, ank. Stettin 5./3. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Cardiff 4./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aarhus 4./3. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Cardiff 4./3. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Blyth 3./3. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 5./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Blyth 2./3. — N. G. Petersen, Block, ank. Assens 5./3.

Urania. Urania, Clausen, ank. Blyth 5./3.

Nordøen. Nordland, Møller, afg. Antwerpen 3./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Esbjerg 5./3. — Engeland, Andersen, ank. Methil 4./3. — Holland, Poulsen, afg. Windau 1./3. — Rusland, Madsen, afg. Windau 2./3.

Europa. Europa, Hansen, pass. Hanstholm 5./3. for Harwich. — Belgien, Nielsen, afg. Libau 4./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 2./3. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 4./3. til West Hartlepool. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 2./3. — Schack Steenberg, Theilland, ank. Leith 5./3.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 3./3. — Vera, Riso, ank. Burntisland 4./3. — Freja, Nielsen, afg. Præsto 4./3.

Thore. Perwie, Egidiussen, afg. Methil 4./3. til Færøerne og Island. — Mjølner, Clausen, ank. Leith 5./3.

Sejlskibe.

Æra. Rise, Bager, ank. Rio Grande do Sul 1./3. — H. C. Grube, Svane, afg. Havre 2./3. til Cadix. — Veritas, Staugaard, ank. Morlaix 2./3. — Alf, Polmer, ank. Frederiksstad 3./3. — Amalie, Andersen, afg. Kjøbenhavn 3./3. til Stettin. — Astraa, Svane, afg. St. Nazaire 2./3. til Cayenne. — Mary, Andersen, afg. Casablanca 25./2. til Liverpool. — Industri, Rauhauge, ank. Kolding, 4./3. — Bertha, Madsen, ank. Aarhus 5./3. — Marting, Friis, afg. Frederikssund 5./3. — Castor, Albertsen, ank. Travemünde 5./3. — Claudia, Aaberg, pass. Dover 2./3. vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. Marts 1910. — Sørøtssag. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houllberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Stengrejser.

2 Pontonflaader, saa godt som ny, ca. 12,000 Pd. Bæreevne. 1 Stenspil, 1 Stenbom, 15 Blokke, store og smaa, 3 Stentænger, alt svarende til Skib. lastende 5-å 7 Fvn. Sten, er til Salg straks ved Henvendelse til

L. C. Nielsen
Toftegade 19. Nykjøbing M.

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

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

St. Petersburg
Tlgr.: „Hansenco“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansenco“

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

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træfres Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmergagade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

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

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

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

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

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

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

Dampbaaden „Agda“,
48 Bratto Tons, Dim. 70'—
16 1/2'—7 1/4', Dybgaaende 6',
70 ind. H.K., bygget 1896 i
Kiel, er til Salg ved Henvendelse til
S. Hansen
Havnen 13, Horsens.

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.
Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.
Telegram Adr.: „Vincohn“. **ALBERT B. COHN,** St. Annæplads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283.

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

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.
Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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

Kjøbenhavn, d. 11. Marts 1910.

Den russiske Lov af 1. Juli 1908 om toldfri Indførsel af Skibe er traadt ud af Kraft fra 1. Januar 1910. En ny Lov, der fremdeles yder denne Toldfrihed, er endnu ikke bekendtgjort, men menes at kunne ventes. De Skibe, der nu indføres, maa derfor betale Told efter de almindelige Bestemmelser. Det er muligt, at en Tilbagebetaling af Tolden senere vil finde Sted, men ingenlunde sikkert, skriver »Hansa«. Det maa derfor anbefales de nu importerende Firmaer, at træffe Overenskomst om Tolden med deres Modtagere i Rusland.

Østrigske Lloyd's og Rederierne Ragusa's og Dalmatia's Kaptajner har overgivet nogle af dem indgivne men hidtil afslaaede Ansøgninger om Lønforhøjelse og Tjenestereguleringer til en i Triest hjemmehørende Forening for Kaptajner og Skibsofficerer til videre Forfølgning. I Følge den østrigske Dagspresse er det blevet overdraget denne Forening at foretage et sidste Skridt hos Selskaberne og at fastsætte en bestemt Termin for disses Svar, fortæller »Hansa«. Efter Udløbet af denne Termin skal der sammenkaldes et Møde, som, hvis der ikke foreligger et Svar — eller et utilfredsstillende Svar — skal tilstille de tre Selskaber et Ultimatum eller eventuel beslutte at lade disse Selskabers Kaptajner og Officerer indstille deres Tjeneste.

Konsulatvæsenet. Under 15. Januar er A. Dubbers af Bremen udnævnt til ulønnet dansk Konsul for den fri Hansestad Bremen og Weserhaven samt Storhertugdømmet Oldenburg (undtagen Fyrstendømmerne Lübeck og Birkenfeld). Konsulatet, der har Sæde i Bremen, sorterer under det danske Generalkonsulat i Hamburg.

Ved et i Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni afholdt Bestyrelsesmøde blev det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, at der efter foretagne Afskrivinger til Beløb Kr. 709,818.30 betales 8 pCt. Udbytte, henlægges 250,000 Kr. til Reservefonden, saaledes at denne derefter vil udgøre 4 Millioner Kr., og at der i ny Regning overføres Kr. 261,694.20. Generalforsamlingen er fastsat til den 26. Marts.

Emile Robins Legat. Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Bekendtgørelse fra Justitsministeriet, om Bortgivelse af en Portion, stor 360 Kr., af Emile Robins Legat til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1909 har frelst Mandskab fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Isforholdene. Riga, 8. Marts. (Ritz. Bur.) Rigabugten er nu isfri.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 9. Marts.

Svenske Farvande.

Gefle. Havn og Red: Fastis. Skutskär, Harnäs og Søen: Isfri.

Örskär. Søen og nordre Del af Öregrundsgrepen: Isfri; søndre Del af Öregrundsgrepen: Helt lukket.

Strömslad. Idefjorden: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Forslag til Lov

om

Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

Ministeren for offentlige Arbejder har d. 9. ds. i Folketinget fremsat nedenstaaende Lovforslag:

§ 1.

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning til Brug for Statsbanerne at lade foretage Anlæg af en fast Bro mellem Masnedø og Falster.

Til dette Anlæg kan anvendes et Beløb af i alt 8,250,000 Kr., heraf i Finansaaret 1910—11 1,000,000 Kr. I Anlægsudgifterne ere ikke indbefattede Udgifterne til Erhvervelsen af de til Anlægets Gennemførelse nødvendige Arealer, hvilke Udgifter ligeledes blive at udrede af Statskassen.

§ 2.

Reglerne i Forordning af 5. Marts 1845 komme til Anvendelse paa de Ekspropriationer, som nødvendiggøres ved det i § 1 omhandlede Broanlæg.

§ 3.

De for Statsbanerne erhvervede, til Broanlægget anvendte Grunde fritages, saa længe de benyttes i dette Øjemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte, til Anlægget henhørende Bygninger indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir eftergives i Henseende til alle Overenskomster og Forskrivninger, der udfærdiges i Anledning af Anlægget. For Materialier, der anvendes ved Anlægget, kan der tilstaaes Toldfrihed.

§ 4.

Statsbanerne hæfte for Skade paa Skib og Ladning, foraarsaget ved Paasejling af Broen, medmindre det gøres antageligt, at Paasejlingen er foranlediget ved mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken vedkommende Skibs Reder eller Mandskab bærer Ansvar.

Af Motiverne til Lovforslaget fremgaar det, at dette omhandler den saakaldte *østlige Brolinie*, d. v. s. en Bro beliggende Øst for Masnedø og Orehoved Havne, udgaaende fra Sydspidsen af Masnedø, vinkelret paa Storstrømmens Retning til et Punkt paa Falster beliggende noget Vest for Gaabense.

Projektet, der i den foreliggende Form har vundet Tilslutning fra Ministeriet for Handel og Søfart og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, omfatter Anlægget af en Læmole over Kalvflakket i Forbindelse med Uddybning Øst for denne og Kalvøen, saaledes at der derved tilvejebringes fornøden Ankerplads Vest for Brolinien; Udgifterne til disse Foranstaltninger er anslaaet til c. 425,000 Kr. Endvidere omfatter Forslaget Anskaffelse af to Bugserbaade, hvortil regnes at medgaa c. 90,000 Kr.; de aarlige Udgifter til Driften og Vedligeholdelsen af disse Dampere anslaaes til c. 45,000 Kr. Til Belysning og Afmærkning af Farvandet foreslaas et Beløb af 30,000 Kr.

I Lovforslagets § 4 er indsat en Bestemmelse om Ansvar for Skade paa Skib og Ladning foraarsaget ved Paasejling af Broen, og det paatænkes, ligeledes i Henhold til Ønsker fra Skibsfartens Side, at søge udvirket for-

nøden Hjemmel til, at den her omhandlede Bro tilligemed Broen mellem Sjælland og Masnedø underlægges samme Jurisdiktion for at opnaa en ensartet, paa Erfaring bygget Bedømmelse af eventuelle Paasejlingssager.

Søretssag.

Ved Ærø Herreds Soret blev d. 19. Januar d. A. afsagt Dom i Sagen Matros H. P. Levinsen af Marstal mod Rederiet for 3/m. Skonnert »M. Hay« af Marstal ved dets bestyrende Reder, Købmand Alb. H. Petersen, sammesteds.

Under denne Sag paastaar Citanten, Matros H. P. Levinsen af Marstal, under Anbringende af at han som Matros har sejlet med 3/m. Skonnert »M. Hay« af Marstal i Tiden fra 26. Maj 1907 til 24. Marts 1908 for en Maanedshyre af 52 Kr. og derved forljet i Hyre Kr. 516.53, hvoraf han i Afdrag har modtaget Kr. 347.26, samt at der, da Skibet paa Grund af en Mands Rømning i 127 Dage har sejlet med formindsket Besætning, i Henhold til Sølovens § 95 endvidere tilkommer ham Tillægshyre en Tredjedel af den besparede Hyre Kr. 105.81 eller Kr. 35.27, det indstævnte Rederi ved dets bestyrende Reder Købmand Alb. H. Petersen af Marstal tilpligtet at betale Kr. 204.54 med Renter og Sagens Omkostninger.

Imod Søgsmaalet gør Rederiet gældende, at der tilkommer dette et Kontrakkrav paa Citanten af Kr. 131.42, hidrørende fra, at noget Tovværk til Værdi Kr. 106.42 og to Presenninger til en Værdi af 25 Kr. Natten mellem den 27. og 28. December 1907 er bortstjaalet fra Skibet, medens dette henlaa i Neapel Havn og samtidig med, at en i Neapel paamønstret italiensk Matros rømte. Rederiet formener, at Citanten, som havde paataget sig at være Nattevagt, maa være ansvarlig for Tyveriet og ligeledes for Rømningen, og at Citanten som Følge heraf dels maa tilsvare Værdien af Tovværket og Presenningerne og dels finde sig i, at der kun tillægges ham Tillægshyre efter Sølovens § 95 for Tiden indtil Skibets Ankomst til Neapel 70 Dage og har, idet Tillægshyren efter Rederiets Formening skal udregnes ikke i lige Parter mellem Participanterne. Styrmanden, Citanten og en Matros, men i Forhold til Participanternes Hyre, udregnet den Citanten tilkommende Tillægshyre til Kr. 14.31, subsidiært til en Tredjedel af 70 Dages Hyre eller Kr. 19.44.

Herefter paastaar Rederiet sig frifundet mod Betaling af Kr. 52.16 eller dog Kr. 57.29, subsidiært mod Betaling af Kr. 77.16, mere subsidiært Kr. 183.58 og mest subsidiært imod Betaling af Kr. 188.71, hvorhos det i alle Tilfælde paastaar Sagens Omkostninger ophævet.

Citanten indrømmer, at han havde Vagtjenesten Natten mellem den 27. og 28. December 1907, samt at den italienske Matros rømte den Nat. Derimod har han ikke villet erkende, at han er ansvarlig for Rømningen og ej heller, at Tovværket eller Presenningerne er stjaalet den Nat. Han har derhos fastholdt sin Fordring om, at Tillægshyren beregnes ham med en Tredjedel.

Fra Rederiets Side er der nu ikke tilvejeskaffet Bevis eller vis Formodning for, at enten Tovværket eller Presenningerne er bortkommen den paagældende Nat eller overhovedet paa et saadant Tidspunkt eller under saadanne Omstændigheder, at Citanten kan gøres ansvarlig for Værdierne, og det er ej heller godtgjort, at Citanten har ladet det mangle paa Agtpaagivenhed under Nattevagten, saa at der af den Grund kan paabyrdes ham Ansvar for Italienerens Rømning, et Ansvar, hvorom det efter Proceduren maa gaas ud fra, at ingen Tilførsel er sket til Skibets Dagbog. Da nu Rederiet ej heller har paaberaabt sig, at det har udbetalt Styrmanden Tillægshyre beregnet efter hans Hyre eller, at Styrmanden har fremsat Paastand om at faa

Tillægshyre saaledes beregnet, og da en saadan Fordeling ej heller er hjemlet i Søloven, vil Citantens Paastand i det Hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 50 Kr.

(»Ærø Avis«.)

Den ny Rorkommando.

Norges Sjøfartstidende skriver: »Naturligvis var det bedst, at man fik en international Rorkommando; men paa hvilken Maade faar man den?

Da Lastelinien blev diskuteret, blev der ogsaa talt om international Lastelinie. Man skulde faa Regeringerne til at henvende sig derom til andre.

Som bekendt foretog ingen af de skandinaviske Regeringer nogen saadan Henvendelse. De er alt for optaget af deres hjemlige Smaasorger til at interessere sig for, end sige til at tage Initiativet til noget internationalt. Men vi fik alligevel en Slags international Lastelinie. Det gik til paa den Maade, at Tyskerne tog Initiativet til Indførelse af en anden Lastelinie end den engelske. Englænderne fandt det da klogest at gaa over til det fornuftigere System, som Tyskerne havde opstillet. Til Gengæld bestemte man, at saa skulde ogsaa alle Skibe, som anløb eller afgik fra en britisk Havn være lastet efter de ny Regler. Da nu Frankrig, Spanien og flere Stater, hver for sig bestemte sig til noget tilsvarende, saa blev den ny Lastelinie praktisk set international.

Det kan komme til at gaa paa samme Maade med Rorkommandoen. Tyskerne, som er Englændernes haardeste Konkurrenter, har allerede ogsaa laget Tøten i denne Sag. Englænderne begynder at tænke over Sagen, og en skøn Dag vil vi faa at se, at der bliver en engelsk-tysk Konference.

Spørgsmaalet bliver da: Skal de nordiske Lande bare lade-det blive ved Snak, men ikke handle? Praktisk set er alle nu enige om, at den ny Rorkommando er den bedste, og at den gamle er en Fare. Skal vi støtte Tyskerne ved i Handling at slutte os til dem, eller skal vi bare snakke?

Tingen er jo den, at jo flere der slutter sig til den ny Kommando i praktisk Handling, desto vanskeligere bliver det for Englænderne at opretholde deres konservative Stædighed. Englænderne vil i Virkeligheden blive udsat for langt større Ubehageligheder ved at fastholde den gamle Kommando end de Nationer, som antager den ny. Sluttes de skandinaviske Lande sig i Handling til den ny, vil engelske Skibe overallt i Evropa faa med den ny Kommando at gøre. De vil ikke kunne gaa ind eller ud af nogen evropæisk Havn udenfor England, uden at de kommer til at føle Ulemperne ved deres forældede og vildledende Rorkommando. Ogsaa i deres eget Land vil Englænderne komme til at føle de samme Ulemper. Kommer og gaar saa at sige al Verdens Skibe undtagen de engelske ind og ud i England med den ny Rorkommando, skal de britiske Lodser nok komme til at mærke, at det ikke er morsomt at holde paa den gamle.

Den bedste og sikreste Maade at faa den ny Rorkommando anerkendt som international er uden videre at indføre den, saaledes som Tyskerne, Hollænderne, Fransk-mændene og flere andre Nationer har gjort.

I samme Blad skriver en norsk Kaptajn, Hr. N. A. P. Stabø:

»Saa er da denne Sag endelig alter kommet frem; maatte det nu lykkes at faa gennemført, at Styrbord bliver Styrbord, og Bagbord — Bagbord. Allerede i Januar 1904 skrev jeg i »Norges Sjøfartstidende« mod den nuværende vildledende Ordning. Efter min da udtalte Mening sker

en hel Del større og mindre Ulykker, udelukkende fordi Rorgængerer i en hurtig Vending gør det, han faar Ordre til at gøre!

Alle, som kender lidt til disse Ting, véd, at naar et Skib gaar en lige Kurs, og Roret da hurtigt lægges i Borde, saa mærker Skibet omtrent øjeblikkelig Rorforandringen og begynder at dreje; men skal man saa, grundet paa fejl Manøvre eller andet, bringe Skibet til at dreje den modsatte Vej, da skal der ganske anderledes Tid til, før Roret mærkbart virker. Paa denne Omstændighed tror jeg, at der grunder sig en Mængde Ulykker.

Rorgængerer — maaske en yngre Mand — staar i sine egne Betragtninger, er maaske hjemme eller andre Steder, hvor der er godt at være, og tror der er Fred og ingen Fare: Haardt Styrbord! skærer saa pludselig Kaptajnens Stemme i hans Øre, — Styrbord — Styrbord — haardt Styrbord — — Rattet kastes af al Magt til Styrbord, kun nogle Øjeblikke, og Rattet flyver, saa Knagerne ikke kan ses til den modsatte Side, Sveden perler frem, hver Nerve dirrer. — Hvordan skal dette gaa? Du, som hev Rattet den gale Vej!

Dette vil de fleste Søfolk kende til. Selv har jeg set ældre Søfolk ved hurtig og uventet Kommando staa tvivlraadige et Øjeblik, før de har kunnet bekvemme sig til at handle — mod Kommandoens klare Ordlyd.

De fleste vil vide, at den uheldige Kommando skriver sig fra den Tid, da man styrede med Rorpind, som viste for efter fra Rorstammen ligesom endnu paa Baade og Smaafartøjer. Vil man med den Slags Styreapparater bringe Skibet til at dreje til Bagbord, saa maa Rorpinden drejes til Styrbord. Her kan Kommandoens »Styrbord«, naar man vil dreje til Bagbord være berettiget. Men med Rorpinden visende agter efter — dersom det i det Hele taget er en saadan — gaar Rat, Rorpind, Ror og Skib alle én Vej og det netop modsat af Kommandoordet.

Man siger, at hvis man vil have en Gris Øst efter, vil dette sikrest opnaas ved at trække den Vest efter; dette stemmer muligvis; men at man sikrest faar en Sømand til at hive Rattet til Bagbord ved at kommandere Styrbord, stemmer ikke.*

Fragtmarkedet.

Der er ikke sket nogen Forandringer af særlig nærværdig Betydning siden vor forrige Beretning. De fleste hjemgaaende Markeder ligger ret stille, og der fragtes gennemgaaende kun for prompt Position, idet Rederne holder igen for højere Rater og Befragterne for lavere. Kulpladserne har derimod udfoldet en betydelig Aktivitet, og Raterne viser intetsteds nogen Nedgang. I flere Retninger, Atlanterhavsøerne og tildels Middelhavet, tør Fragterne endog maaske nærmest betragtes som en Kende bedre. Overalt i de korneksporrende Lande er der indtraadt en vis Stagnation i Eksporten undtagen fra Azow, som har fragtet en Række Baade for Marts-Maj Afskibning paa Basis af 8/6 »any«, 9/ Hamburg. I La Plata Markedet ligger Forholdene for prompt Lastning derimod saa usselt som nogensinde, da Laster næsten ikke er til at faa, og for de enkelte, som sluttedes, betalles meget lave Rater, saaledes f. Eks. 7/ à 7/3 O. C. (— 6 d. direkte Havn) fra Buenos Aires til U. K. eller Kontinentet (6.000 Tons Baad), 7/6 Bahia Blanca/Hull, men pr. Maj er der lidt Begær til 10/6 fra San Lorenzo Grænsen for c. 4.000 Tons Baade. Ogsaa Nordamerika har kun meget lidt at byde paa udover Trælast fra Golfen, hvorfra lavere Rater akcepteredes, idet der sluttedes til 102/6 à 103/9 til River Plate pr. April-Maj, 72/6 U. K. eller Kontinentet (to Lossehavne). Østen har sikret sig en Del Tonnage til lavere Rater, f. Eks. 22/ for Palmekærner fra Madras Kysten til

Marseille, 13/6 à 14/ Skala fra Bombay til udsøgt Havn, 14/6 à 14/9 fra Kurrachee, 20/ for Ris fra Birma til Holland, alt pr. Marts-April.

Østersømarkedet er meget mat for prompt Lastning og Raterne lave. Der sluttedes til Frcs. 17 Hør fra Riga til Dunkerque eller Ghent, 8 $\frac{1}{2}$ à 8 $\frac{3}{4}$ d. Havrebasis fra Windau eller Libau til London eller Rotterdam, 9 à 9 $\frac{1}{4}$ d. Antwerpen. For Kortprops til Østkysten noteres 36/ pr. Favn 7×7×7. For senere Terminer noteres en Mængde Trælaster fra Botten og Rusland, men der sluttes ikke meget, da Rederne er overordentlig tilbageholdne.

Hvad Kulfragterne angaar, da spiller først og fremmest Muligheden af en Strejke i Wales fra 1. April en Rolle. Som bekendt hersker der Tvistigheder mellem Grubeejerne og Arbejderne, og det er endnu ikke lykkes at opnaa Enighed. Selvfølgelig bevirker denne Uvisshed, at Afskiberne gerne vil have deres Kul væk, medens det endnu er Tid, thi Udsigterne for at komme til en Ordning siges at være mindre lovende. Fra Cardiff sluttedes der sidst til 5/6 Kjøbenhavn, 5/6 à 5/9 Lissabon, Frcs. 6 Bordeaux. 7 $\frac{3}{4}$ à 8 Algier. 9 à 9 $\frac{1}{4}$ Marseille, 7/9 à 7/10 $\frac{1}{2}$ Genua, 7/6 Piræus (3.600), 8/9 Venedig, 7/6 à 7/10 $\frac{1}{2}$ Port Said, 9/3 à 9/6 Bombay, 11/ Sabang, 7/9 Las Palmas, 8/ St. Vincent, 8/ Dakar (2.000), 15/9 à 16/6 River Plate. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi 3/9 Hull/Riga (2.000), 3/9 Tyne/Libau (2.200), 4/1 $\frac{1}{2}$ Memel (1.500), 4/ Neufahrwasser (1.500), 4/3 Wismar (1.600), 4/ Wear/Swinemünde (2.100), 4/4 $\frac{1}{2}$ Hull/Bandholm (1.300/1.500), 3/6 Tyne/Antwerpen (1.500), 7/1 $\frac{1}{2}$ à 7/3 Barcelona, 7/9 Monaco (1.500), 7/3 Aleksandria (4.500), 8/6 à 8/9 Venedig (4.000/4.500), 18/ Valparaiso.

Generalforsamlinger.

Dansk Søjlskibsrederi-Forenings Ærø Kreds

holdt d. 12. Februar Generalforsamling i Marstal. Formanden, Navigationslærer H. I. Christensen, afgav Beretning.

Der havde i det forløbne Aar været afholdt en Mængde Møder, men der havde ogsaa været forskellige betydelige Sager til Diskussion.

Skibsreder I. C. Carlsen gav nogle Oplysninger om Masnedø-Broen, og Foreningens Sekretær, Kaptajn Minor Rasmussen foreslog Generalforsamlingen, at man vedtog en Resolution om denne Sag.

Man vedtog derefter en Resolution, som senere blev tiltraadt af Fyns Kreds paa dennes Generalforsamling i Svendborg (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 13 d. A.).

Sømandsforeningen

afholdt Lørdag den 5. Marts sin ordinære aarlige Generalforsamling.

Formanden, Kommandør J. H. Schultz, bød velkommen og gav en Oversigt over Regnskaberne for Aaret 1909, efter at fhv. Retsformand M. A. V. J. havde overtaget Ledelsen af Forhandlingerne.

Overordentlige Medlemmers Kasse. Formanden bemærkede, at Aaret i det hele taget maatte kaldes et Normalaar, og Regnskabet var næsten ganske som Aaret forud. Foreningen modtog som Gave et Restløb paa lidt over 600 Kr., der var blevet tilovers fra Skolen i »Hvalfisken«. Et nyt Legat kom til i Aarets Løb, nemlig Generalkonsul P. Bergs Legat. Overskudet var betydeligt større end i foregaaende Aar, nemlig henimod 3.000 Kr., men det ligger i, at der ikke som ellers er betalt 1.000 Kr. til Sømandenes Kasse, som nu omtrent kan høre sig. Kassens Indtægter og Udgifter balancerer med Kr. 9.721.44. Af de forskellige Legater har Legatnyderne modtaget 2.220 Kr. Aaret viste et Overskud paa Kr. 1.986.62. Overordentlige Medlemmers Kasse ejede ved Aarets Udgang i alt Kr. 94.268.14.

Sømandenes Kasse.

For Sømandenes Kasse har Indtægten været aldeles normal. I Gaver indkom Kr. 947.51, næsten ganske som i Fjor. Bøder fra Sø- og Handelsretten er gaaet ned til 67 Kr., medens de i Fjor udgjorde 105 Kr. Medlemsbidraget udgjorde 2.106 Kr., deraf 521 Kr. fra Kjøbenhavn, 1.585 Kr. uden for Kjøbenhavn. Der er i Understøttelser udbetalt Kr. 5.742.32. Alene i Sygehjælp er der udbetalt

Kr. 3,033.82, i Alderdomshjælp Kr. 1,633.50 og i Begravelseshjælp 600 Kr.

Udgifter og Indtægter balancerer med Kr. 9,599.28. Overskudet er Kr. 2.51. Sømændenes Kasse ejede ved Aarets Udgang i alt Kr. 80,186.66, og Formuen er ganske den samme som i Fjor.

Enkekassen.

Enkekassens Regnskab balancerer med Kr. 10,095.03 paa Indtægts- og Udgiftssiden. Der er udbetalt 4,560 Kr. i Enkepensioner. Overskudet var 747 Kr. eller c. 450 Kr. mindre end i Fjor, fordi der var flere Enker. Men i øvrigt er Enkekassen i glædelig Fremgang; den ejede ved Aarets Udgang i alt Kr. 137,874.74, og Formuefremgangen var 3,600 Kr. Vi har opretholdt den samme Enkepension i 54 Aar, og det ser ud til, at vi fremdeles kan opretholde den.

Byggefondens.

Byggefondens Regnskab balancerer med Kr. 17,393.16. I Husleje er indkommet Kr. 15,519.74. Bolværkspengene har kun udgjort 300 Kr. Tidligere beløb de sig til 700 Kr., men i de senere Aar er de gaaet ned til 2—300 Kr. Huslejen har været noget mindre end i tidligere Aar, det virkelige Overskud har kun været 488 Kr., men vil blive noget større i de følgende Aar.

Formanden indstillede dermed samtlige Regnskaber til Godkendelse, som vedtoges uden Afstemning.

Beretning.

Formanden aflagde derefter Beretning for det forløbne Aar. — Foreningens samlede Formue var fra 308,694 Kr. i 1908 vokset til 312,330 Kr. i 1909. Understøttelserne udgjorde i alt 12,753 Kr., lidt mere end i 1908, men lidt mindre end i 1907. Af Legater er der uddelt 1,265 Kr. i Kjøbenhavn, 1,175 Kr. uden for Kjøbenhavn. Man har sagt, at de udenbys Afdelinger tilsidesættes til Fordele for Kjøbenhavn, men Sagen er, at der er 3—4 Legater alene for Kjøbenhavn. Bestyrelsen gør sig al mulig Umage for at fordele ligeligt over hele Landet.

Formanden mindedes Foreningens i Aarets Løb afdøde Velgørere og mangeaarige Medlemmer: Kontreadmiral W. Carstensen, Manufakturhandler L. C. Nielsen og Geheimeetatssaad Hørring. Deres Hjælp til Sømændene skal mindes med Tak! — (Samtlige Tilstedeværende rejste sig).

Formanden omtalte derefter Tilgangen til Foreningen. Den havde i 1908 en meget stor Tilgang af overordentlige Medlemmer, men i 1909 var Tilgangen kun 6, siden Nytaar har der imidlertid allerede været en Tilgang af 9 overordentlige Medlemmer. Men Sømændene søger ikke til Foreningen i den Grad, som de burde. En Tilgang af 9 Medlemmer til Sømændenes Kasse i 1909 er ikke noget.

Foreningen har haft den store Glæde at modtage en meget betydelig Gave, nemlig 10,000 Kr., som afdøde Grosserer Sardin Hansen har testamenteret den til ligelig Deling til Understøttelser og til Oprettelse af Sømændsboliger.

Sluttelig omtalte Formanden Byggefondens. Paa Grund af højst nødvendige Reparationer paa Bygningerne, som vil blive fortsatte, saa man sig kun i Stand til at udbetale 2½ pCt. til Obligationsejerne. I December 1908 udsendtes gennem Bladene et Opraab om Bidrag til et Fond til Friholiger for Sømændskenner. Den direkte Virkning var vel ikke særlig stor, men der indkom dog 2,600 Kr.

Efternævnte Obligationsejere havde solgt Fonden deres Obligationer til halv Pris: Grossererne M. Melchior og J. Adolph, Enkefru Hartmann, Proprietær Burmeister, Etatsraad Chr. Holm, Kammerherre Kauffmann, Enkefru Holmblad, Grosserer Holmblads Bo, Enkefru Schack f. Adolph, Fuldmægtig Rosenstand, Kommandørinde Christiansen, Etatsraad Albeck, Kontorchef Fabricius, Grosserer Kørboes Dødsbo og Cand. jur. Wulffs Dødsbo.

Vi har derved været i Stand til at købe Obligationerne, saaledes at 2. Prioritet nu fra 80,000 Kr. er nedbragt til 33,000 Kr.; i Fjor var den 43,000 Kr. Vi mangler endnu Svar fra 5 Obligationsejere, deriblandt en meget betydelig, nemlig Centralforeningen.

For Renterne af de skænkede Obligationer og Penge har Bestyrelsen vedtaget allerede i Foraaret at begynde med at give 8 à 10 Enker Friholiger. Det er ikke, hvad vi havde drømt om; vi havde tænkt os 50, og der er 70 Boliger, men det er jo altid en Begyndelse. Jeg vil anmode enhver om i sin Kreds at virke for Sagen og udbrede Kendskab til vor Institution.

Bestyrelsesvalg.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer Skibsinpektør Boudé og Assuranceinspektør Carl Will genvalgte enstemmigt.

Ligeledes genvalgte Revisorerne, Kontreadmiral C. A. Bruun og Konferensraad H. P. J. Lyngbye enstemmigt.

Sluttelig bragte Formanden en Tak til alle, som ved deres Arbejde havde hjulpet Foreningen, særlig til Revisorerne for deres store og omhyggelige Arbejde og til Overretssagfører Schierbeck, som havde vdet Foreningen god Hjælp i dens betydeligste Anliggender, samt til den højt ærede Dirigent.

Med et med kraftige Hurraraab besvaret Leve for flv. Retsformand Madvig sluttede derpaa Generalforsamlingen.

Marstal Skibsrederes Sygeassurance

har afholdt Generalforsamling. Forretningsføreren Alb. E. Boye bød velkommen og oplæste Regnskabet. I Præmier var der i Aarets

Løb indkommen Kr. 3,228; for Sygdom, Rejser og Begravelser var der udbetalt Kr. 2,156. Kassens Formue beløb sig til Kr. 8,752.12.

Fra en Skibsfører forelaa der Forslag om, at Skibsførere i Sygdomstilfælde skulde være berettigede til at lade sig behandle i Hjemmet imod at faa udbetalt Kr. 1½ à 2 i Dagpenge. De skulde saa selv afholde alle Udgifter under Sygdommens Forløb, derunder indbefattet Læge og Medicin.

Bestyrelsen kunde ikke anbefale dette Forslag, og ved en foretagen skriftlig Afstemning forkastedes det.

Havarier og Forlis.

Maimaxa, Dpsk. af Archangel, som paa Rejsen fra Windau til London med en Ladning Træ kom paa Grund ved Kristiansø, kom flot ved at kaste en Del af Lasten og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Edmond Gustave, Dpsk. af Marseille, der d. 5. ds. paa Rejsen fra Spanien til Stettin med en Ladning Fosfat kom paa Grund ved Anholt, blev af Svitzers bragt flot, efter at c. 200 Tons var losset i Lægtene og fortsatte Rejsen til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Mimona, Dpsk., grundstød paa Vejrø, er d. 8. ds. kommet flot ved egen Hælp og har fortsat Rejsen til Nykjøbing.

Katholm, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Windau til Ghent med en Ladning bestaaende af Hamp, Linsød og Træ paa Grund i Taage ved Terschelling. Skibet kom flot ved egen Hælp og fortsatte Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Walter Paul, Motorlægtter af Bremen, kom paa Rejsen fra Hamburg til Randers med en Ladning Salpeter paa Grund paa Sprogø. Ved Svitzers Assistance kom Lægtteren atter flot og blev indbragt til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Nordland, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom paa Rejsen fra Antwerpen til Pillau paa Grund ved Sardynkil; flot ved egen Hælp og fortsatte Rejsen.

Goodwin, engelsk Damper, der d. 5. ds. kom paa Grund ved Sletterhage, er af Svitzers bragt flot, efter at en Del af Ladningen var lægtret, og indbragtes til Aarhus for Undersøgelse af Dykker.

Astræa, finsk Dpsk., har d. 7. ds. paa Rejsen hertil mistet Roret i Østersøen; Kaptajnen fik anbragt en Luge i Stedet for, og med dette primitive Ror fortsatte han til Kjøbenhavn; her vil Skibet blive repareret efter endt Udlosning.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaase eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 7./3. — Alexandra, Nielsen, ank. Varna 6./3. — Algarve, Borries, ank. Marseille 5./3. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Arendal 9./3. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 6./3. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9./3. til New York. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 2./3. — Arno, Struberg, pass. Gibraltar 8./3. f. Leghorn. — Aurora, Fischer, afg. Antwerpen 9./3. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 8./3. — Beira, Lunge, afg. Oporto 9./3. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 5./3. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Antwerpen 9./3. til Newport. — Christian IX, Holm, ank. hertil 11./2. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 8./3. hertil. — Douro, Søberg, afg. London 9./3. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 8./3. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Andresen, ank. hertil 6./3. — Garonne, Kromann, oplagt. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 2./3. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 3./3. til Kristianssand. — Hengest, ank. Pillau 7./3. — Hjelm, Sonne, afg. Danzig 9./3. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 5./3. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 9./3. til Stettin. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 9./3. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Aalborg 9./3. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 6./3. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 9./3. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Palermo 9./3. til Alger. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 10./3. — L. P. Holmblad, Jon Jønsen, afg. Bizerte 8./3. til Tunis. — Moskovo, Jon Jønsen, ank. Havre 8./3. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Dunkerque 9./3. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 8./3. til Reval. — O. B. Suhr, Frisente, ank. hertil 14./3. —

Lys derfra til over Stumpende Nr. 7 med afkortet Kegel, i øvrigt hvidt Lys. 51° 31' N. Br. 3° 40' Ø. Lgd.

Kampveer faste Fyr viser nu i Veregat hvidt Lys fra N. 42° V. gennem N. og Ø. til S. 47° Ø., rødt Lys derfra til S. 28° Ø., og hvidt Lys derfra op ad Floden. I Roompot er Lyset hvidt fra N. 35° V., fri af Dynen ved Hook van den Haak gennem N. og Ø., hvor det kan ses over N. Beveland. 51° 33' N. Br. 3° 40' Ø. Lgd.

496. Lystønde forandret. Harwich Harbour, England. Lystønden Beach End viser nu To-Blink hver 10 Sek. 51° 55' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.

497. Skydeviser. Firth of Forth, Skotland. Skydeviser afholdes fra et Batteri i Nærheden af Forth Bridge om Natten den 15de, 16de, 17de og 18de Marts fra Kl. 8 til 12 og den 18de, 19de, 20de, 21de, 22de og 23de fra Kl. 10 til 2. 56° 0' N. Br. 3° 23' V. Br.

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

498. Lystønde og Tønder udlagt. Bassin de Marée, Havre, Frankrig. Tre Tønder, der angiver to Linier, inden for hvilke man ikke maa komme, er midlertidigt udlagt uden for Arbejderne paa Port de Marée ved Havre Havn:

En hvid Spidstønde i Linien La Heve N.-lige Fyr overet med Fyret paa N.-Dæmningen, 1425 m S. 29° Ø. fra det sidste. 49° 28' 34" N. Br. 0° 6' 2" Ø. Lgd. En hvid, stump Lystønde, der viser rødt, fast Lys, i samme Linie, 2375 m S. 29° Ø. fra Fyret paa N.-Dæmningen. 49° 28' 9" N. Br. 0° 6' 25" Ø. Lgd. En hvid Klokkestønde, 1220 m S. 78° Ø. fra Lystønden. 49° 28' 0" N. Br. 0° 7' 28" Ø. Lgd.

499. Vrag borttaget. Portland Harbour, England. Vraget af den 1½ Kbl N. for Fyret paa N.-Armen sunkne Lods-kutter er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2523. Kjøbenhavn 1909).

500. Klokkestønde udlagt. Exmouth Harbour, England S.-Kyst. Andvningstønden i Indløbet til Exmouth Harbour er ombyttet med en sort og hvid vandrøt strøbet Klokkestønde, mærket: »Exe fairway«, med Kryds. 50° 36' N. Br. 3° 22' V. Lgd.

501. Forandring af Taagesignal. Ayre Point, Isle of Man. Omtrent den 18de Marts 1910 forandres Taagesignalet paa Ayre Point. Sirenen giver da hver 90 Sek. Tre-Stød med dyb Tone. 54° 26' N. Br. 4° 21' V. Lgd.

502. Taagesignal oprettet. Bressay Sound Fyr, Lerwick, Shetland Isles. Ved Bressay Sound Fyr gives nu Taagesignal med Sirene. (Kort Nr. 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 241. Kjøbenhavn 1910).

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

503. Taagesignal i Orden. Kermorvan, Chenal du Four, Frankrig. Taageklokken ved Kermorvan Fyr er nu i Orden og giver 20 Slag hver Minut. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 349. Kjøbenhavn 1910).

504. Vrag borttaget. Saint Nazaire, Loire. Vraget af Fartøjet »Jacques«, der var sunket 200 m N. 45° V. fra Baaken paa Morées, er uskadeliggjort. Afmærkningen er inddraget. 47° 15' 7" N. Br. 2° 13' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 140. Kjøbenhavn 1910).

505. Fyr forandret. Cape Agulhas, Cape Colony, Afrika. Omtrent den 25de Februar 1910 ombyttes Cape Agulhas hvide, faste Fyr med et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn ¼ Sek., Mørke 2¼ Sek. Flammens Højde: 38 m. 34° 49' S. Br. 20° 0' Ø. Lgd.

506. Tønde inddraget. Boston Bay, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. Spirtønden med Bur, som benyttedes ved Kapselads, 6 Sm fra Halfway Rock Baake, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1546. Kjøbenhavn 1909).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

476. Forandring af Vandstands-Signaler. Esbjerg, Grædyb, Nordsøen. Fra Signalmasten paa Esbjerg Havns N.-Mole gives fra 1ste April 1910 Vandstands-Signaler for Dybden paa Slusetærskelen, om Dagen med sorte Trekanter og Firkanter samt med sorte, lange Cylindre, som hosstaende Tabel viser, om Natten erstattes hver Trekant og hver lang Cylinder med en hvid Lanterne og hver Firkant med en rød Lanterne.

3/4 m over D. H. V. og derover.	1/2 m over D. H. V.	1/4 m over D. H. V.	D. H. V.
1/4 m under D. H. V.	1/2 m under D. H. V.	3/4 m under D. H. V.	1 m under D. H. V.
1 1/4 m under D. H. V.	1 1/2 m under D. H. V.	1 3/4 m under D. H. V.	2 m under D. H. V.
2 1/4 m under D. H. V.	2 1/2 m under D. H. V.	2 3/4 m under D. H. V.	3 m under D. H. V. og derunder.

(Danske Lods, Side 77. Havne Lods, Side 30. Fyr-Fort, Nr. 27).

477. Vandstand. Thyhøren-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordsøen. I Thyhøren-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevien 3,7 m, i Laugholm-

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Løb 2., m. i Svanholm-Løb 3., m. i Koberø-Løb 3., m. i Gaasholm-Løb 2.: m. Der er saaledes for Tiden 3, m Dybde mellem Nordsejlen og Linnjorden.

478. Klokketønder udlagt, Danmark. Klokketønderne »Falsk-Bolsæx«, »Odense-Fjord«, »Kirkegrund«, »Bøgestrøm« og »Saltholm-Flak NV.« er atter udlagt paa Station og Vintersmærkerne inddraget. Samtlige Klokketønder inden for Skagen er nu paa Station.

479. Dybde, Anholt Havn, Anholt, Kattegat. Ved den N.-lige Mole i Anholt Havn kan der ikke paaregnes større Dybde end i Midten af Indløbet, nemlig 3, m. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Løds, Side 215 og 216, Havne-Løds, Side 13 og 14). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 421. Kjøbenhavn 1910).

480. Forstaaende Inddragning af Sømærke, Ryeggen, Høllenderdyb, Sundet. Den 1ste Maj 1910 eller snarest derefter inddrages den hvide Stumpende med 3 nedadvendte Koste ved Byggen NV-Side. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Løds, Side 280. Søm-Fort., Side 26).

481. Forstaaende Ombytning af Lys- og Klokketønde med Lys- og Fløjte-tønde, Halskov-Rey, Store-Bælt. Den 7de September 1910 eller snarest derefter ombyttes Lys- og Klokketønden »Halskov-Rey« med en Lys- og Fløjte-tønde. (Kort Nr. 156, 160, 162, 163 og 220. Danske Løds, Side 312. Fyr-Fort. Nr. 242. Søm-Fort. Side 27.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

482. Forstaaende Forandring af Lystønde, Malnå, Sundet, Sverrig. Om-trent den 1ste April 1910 forandres Fyret paa den ved Rendten til Malnå Havn liggende Lystønde, der viser veksellende hvidt og rødt Lys, til at vise hvidt Et-Lyn hver 2 Sek. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210. Danske Løds, Side 289).

483. Lystønder forandres, Kalmarsund. Lystønderne Øvvalens Østra og Hul-vudels Østra skal ombyttes med Lystønder, der hver 2 Sek. viser rødt Et-Lyn. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 222. Kjøbenhavn 1910).

484. Sømærke borttaget, Hemmikietto, Wilborg Distrikt, Fin-land. Sømærket paa Hemmikietto, ved Farvandet S. om Pitkåpassi, er nedblæst og opløses ikke igen. (Kort Nr. 165).

485. Nye Nat-Stormvarsels-Signaler til Forsøg, Østersøen og Nordsejlen, Tysk-land. Fra omtrent den 15de Marts til Udgangen af December 1910 vil der til Forsøg paa nogle Stormvarsels-Stationer blive anvendt følgende Natsignaler:

I Memel, ved Darsseort og i Hamburg med 3 eller 4 hvide Lanterneer saaledes:

De Lanterneer i Trekant med Spidsen opad betyder Storm fra NV., med Spidsen nedad, fra SV. Tre Lanterneer med Spidsen opad og en Lanterne over Spidsen betyder Storm fra NØ., med Spidsen nedad og en Lanterne under Spidsen, fra SØ. Tre Lanterneer med Spidsen opad og en Lanterne midt i Grundlinjen betyder højfredegende Storm fra NV., tre Lanterneer med Spidsen nedad og en Lanterne midt i Grundlinjen betyder højfredegende Storm fra SV.

En rød Lanterne betyder atmosfærisk Forstyrrelse.

I Hela og ved Süderhöft, Eider Munding, saaledes:

En rød Lanterne under den ene og to røde Lanterneer under den anden Raanok betyder Storm fra NV. En rød Lanterne under den ene og to hvide Lanterneer under den anden Raanok betyder Storm fra SV. En rød Lanterne under den ene og en rød over en hvid Lanterne under den anden Raanok betyder Storm fra NØ. En rød Lanterne under den ene og en hvid over en rød Lanterne under den anden Raanok betyder Storm fra SØ.

En rød Lanterne under hver Raanok betyder atmosfærisk Forstyrrelse.

I Guxhøven paa Lodsvaraghuset saaledes:

To røde Lanterneer betyder Storm fra NV. To hvide Lanterneer betyder Storm fra SV. En rød over en hvid Lanterneer betyder Storm fra NØ. En hvid over en

rød Lanterneer betyder Storm fra SØ. En rød Lanterneer betyder atmosfærisk Forstyrrelse.

486. Fyrskibe udlagt, Stettiner Haff, Itælle Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibene »Wolzig« og »Elb und Bock« atter udlagt paa Station.

487. Forandring af Fyr og Taagesignal, Sassnitz, Rügen. Ved Sassnitz er det hvide og røde Hovedlyr med Formærkelser flyttet fra det gamle Ø-Mole-hoved til Ø-Molens nye Hoved. 54° 30' 34" N. Br. 13° 38' 35" Ø. Lgd. Den grønne Lanterne paa det nye Ø-Molehoved er slukket. Taagesignalet gives nu fra Hovedfyrets Taarn. Det violette Fyr paa Ø-Ledeværket er flyttet til den yderste Due d'Alpe uden for Ledeværket. Flammens Højde: 9 m. 54° 30' 47" N. Br. 13° 38' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160).

488. Lys- og Klokketønde atter udlagt, Jasmund Ausseentonne, Rügen Ø. Lys- og Klokketønden Jasmund Ausseentonne er atter udlagt. Undervandsklokken giver nu Et-Slag hver 13 Sek. 54° 34" N. Br. 13° 43", Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 230. Kjøbenhavn 1910).

489. Nat- og Undervands Signaler, Fyrskibet »Fehmarnbelt«, Fyrskibet »Fehmarnbelt« er nu forsynet med Morse-Blinklanterne. Undervandsklokken er i Orden. (Danske Løds, Side 402). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 335. Kjøbenhavn 1910).

490. Øvelsesplads, Kieler-Fjord. I den første Halvdel af April 1910 afholdes Øvelser i Kieler-Fjord. Pladsen begrænses mod Ø. og N. af Kysten mellem jagersberg og Kortgen Broer, mod V. og N. af gule Tænder med rødt flag, og er spærret for al Sejlad. Een Dag spærres Havnen helt i 5 à 6 Timer. Politifartøjer med gult flag forude ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

491. Lystønde midlertidigt udlagt, Kieler Havn. I Kieler Havn er til Forsøg udlagt en Lystønde Ø. for Farvandsønden »Kiel 7«, 54° 22' 24" N. Br. 10° 11' 28" Ø. Lgd.

492. Fyr og Armarkering, Flensborg Fjord, Antagelig i Begyndelsen af Marts 1910 ombyttes Bæketønden Breitgrund S. til Forsøg med en hvid Fløjte-tønde Breitgrund S. med S.-lig Topbetegnelse. 54° 46' 40" N. Br. 10° 4' 6" Ø. Lgd.

Det hvide og røde Fyr med Formærkelser ved Falshöft er tændt til Forsøg. Lysvinklerne kan forandres lidt.

Fyrskibet »Kalkgrund« er forsynet med Morse-Blinklanterne. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 336. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsejlen, Nordhavet og Hvide Hav.

493. Fyr forandret, Schillinghorn, Jade, Tyskland. I Schillinghorn Fyr lyser den hvide, faste Vinkel, der lyser op ad Jade, nu fra S. 45° Ø. til S. 43° Ø. Da Ovegangen fra denne Vinkel til Vinklerne, der viser Lyn, ikke er skarp, maa Forsigtighed udvises. 53° 42' 21" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1350. Kjøbenhavn 1909).

494. Belysning forandret, Amsterdams Havn, IJ, Holland. I Amsterdams Havn er den røde Lystønde B, der viser rødt Lynlyr, Ø. for IJ-kade, inddraget og en Fyrhake, hvorfra vises et Fyr af samme Karakter, opført 100 m S. for dens Plads.

De to røde, faste Ledelyr, der ledede til Munningen af Merwede-Kanaal, er slukket.

Den røde Lystønde IJ, der viste rødt Lynlyr, tæt Ø. for Indløbet til Slusen »Willems III« (N. Holl. Kanaal), er ombyttet med en Fyrhake, hvorfra vises et Fyr af samme Karakter.

495. Fyr forandret, Wulpenburg, Vere, Zoegat van Zieriksee, Wulpenburg faste Fyr er forandret og viser nu hvidt Lys fra Kysten af Vere til N. 8° V, rødt Lys derfra gennem N. til N. 3° Ø., hvidt Lys derfra gennem Ø. til S. 75° Ø., rødt

507. Fyr forandret. West Bank. New York Lower Bay. West Bank Fyr er forandret og viser nu Lys med Formørkelser hver 5 Sek. Lysvinklerne er uforandret. 40° 32' 17" N. Br. 74° 2' 36" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 250. Kjøbenhavn 1910).

508. Vrag afmærket. South Channel. New York Lower Bay. New Jersey. En tronastet Skomert er sunket i Indløbet til South Channel, 1/3 Sm S. 2° V. fra Lump Tønde. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i 6,4 m Vand udlagt e. 40 m S. for Vraget.

509. Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjteønde. Fenwick Island Shoal. Delaware. Omtrent den 10de Marts 1910 ombyttes Lystønden ved Fenwick Island Shoal med en spids Lys og Fløjteønde, mærket »4 F I S«. Fyret bliver uforandret. 38° 26' 47" N. Br. 74° 50' 44" V. Lgd.

510. Lystønde ombyttes med Lys- og Fløjteønde. Winter Quarter Shoal. Virginia. Omtrent den 10de Marts 1910 ombyttes Lystønden ved Winter Quarter Shoal med en spids Lys- og Fløjteønde, mærket »6 W Q S«. Fyret bliver uforandret. 37° 55' 33" N. Br. 75° 5' 37" V. Lgd.

511. Taagesignal forandret. Cape Henry. Chesapeake Bay. Intrent den 1ste Marts 1910 forandres Taagesignalet ved Cape Henry Fyr til at give Ek-Stad hver 45 Sek., Stød 4 Sek., Pause 41 Sek., 36° 55' 35" N. Br. 76° 0' 27" V. Lgd.

512. Forandring i Afmærkning. Newport News Middle Ground. Thirty-foot Channel. Hampton Roads. Chesapeake Bay. Omtrent den 1ste Marts 1910 foretages følgende Forandringer:

Newport News Middle Ground Thirty-foot Channel Tønde Nr. 2 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger ved det Ø-lige Indløb til den gravede Rende i 9,1 m Vand, fra Craney Island Fyr i N. 42° V., og fra Nausemond River Fyr i N. 66 1/2° Ø.

Channel Tønde Nr. 4 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger ved den første Bøjning i den gravede Rende i 9,1 m Vand, fra Craney Island Fyr i N. 46 1/2° V., og fra Nausemond River Fyr i N. 65° Ø.

Channel Tønde Nr. 6 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger ved den anden Drejning i den gravede Rende i 9,1 m Vand, fra Craney Island Fyr i N. 49° V., og fra Nausemond River Fyr i N. 60° Ø.

Channel Tønde Nr. 8 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser rødt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger fra Craney Island Fyr i N. 49° V., og fra Nausemond River Fyr i N. 50° Ø.

513. Fyr paa Fyrskibet »Diamond Shoal« forandret. North Carolina. Fyrene paa Fyrskibet »Diamond Shoal«, der var anbragte til Forsøg, er nu atter ombyttet med Fyr, bestaaende af tre elektriske Lamper paa hver Mastetop. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1500. Kjøbenhavn 1908).

514. Tønder flyttet. Main Channel. Dohoy Sound. Georgia. I Dohoy Sound Indløb er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes: Styrbords Spidstønde Nr. 2 i 3,1 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 74° Ø., og fra Sapelo Fyr i S. 47 1/2° Ø. Bagbords Stumpstønde Nr. 1 i 4,9 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 70 1/2° Ø., og fra Sapelo Fyr i S. 46 1/4° Ø. Middle Stumpstønde Nr. 3 i 4,0 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 61 1/2° Ø., og fra Sapelo Fyr i S. 45 1/2° Ø. North Breaker Spidstønde Nr. 4 i 3,0 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 57 1/2° Ø. og fra Sapelo Fyr i S. 48 1/2° Ø. Channel Turn Stumpstønde Nr. 5 i 6,1 m Vand, fra Wolf Island vestre Kant i N. 45° Ø., og fra Sapelo Fyr i S. 51 1/2° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1884. Kjøbenhavn 1909).

515. Tønde udlagt. Loggerhead Key. Hawk Channel. Florida Reefs. Florida. En rød Spidstønde, mærket »12 L K«, er udlagt paa den ødelagte Loggerhead Key Bankes Plads, 24° 35' 40" N. Br. 81° 27' 23" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1029. Kjøbenhavn 1909).

Kjøbenhavns Børskurs d. 10. Marts 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	95 3/4	95 3/4	96
Danmark		44 1/4	46
Norden		82	83
København		13	14
Carl		—	—
Dannebrog	75—	74 3/4	75
Skjold	42 1/2	42 1/4	43 1/4
Uraniå		6	8
Union		12 1/2	14 1/2
Dampsk. af 1896		74 3/4	75 1/4
Hejmdal		86 1/4	89
Østasiatiske	133 1/4	133 1/2	133 3/4
Østersøen		—	—
Nordsøen	4	3 1/2	4
Gorm		71	72 1/2
Torm	61	60 1/2	65
Inga		11	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		120	140
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		57	61
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43	43	43 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102	107
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		99	100 1/2
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		94 1/4	96 1/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		86	87 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		94 1/2	96 1/2
4% — — — 1. Serie.		96 3/4	97
3 1/2% Østift. Kreditf.	6	89 1/4	89 1/2
4% — — —	7	93 3/4	97
3 1/2% Landkreditk.	3	93	95
4% Østift. Kreditf.	9	94 1/4	94 1/2

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			149 1/2	150
Privatbank	108—	1/4	108	108 1/4
Landmandsbank	136 1/4	—136	136	136 1/4
Handelsbank			138	138 1/4
Grundejerbank	26—	25 1/4	25 3/4	26
Burm. & Wain	87 1/4	—86 3/4	87	87 1/4
Helsingørs Jærnsk.	88 3/4		88 1/2	89
Sukkerfabr.	263—	264 1/2	264	264 1/2
Bryggeri Aktier	155—	1/4	155	155 1/4

Vekselkurser d. 9. Marts 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.18
Paris	72.30	
Amsterdam	150.10	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 9. Marts 1910.

Russiske Noter	216.55
4% Russiske Consols	92.00
3 1/2% — Boden Kredit	87.80
5% Mexikanske 1899	102.50
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	94.50

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

„Forenede Dampsk.“ 146,000, „Norden“ 8,000, „København“ 14,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 22,000, „Hejmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 42,000, „Østasiatisk“ 188,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

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

516. Fyr atter tændt. South Jetty. Galveston Harbor. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrbaaken paa Yderenden af South Jetty er atter opført og det hvide, faste Fyr tændt paa den. Flammens Højde: 15 m. Sort Baake med sort, firkanteret Hus. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1939. Kjøbenhavn 1909).

517. Fyr atter tændt. Texas City Channel. Galveston Bay. Texas. Texas City Channel Fyr Nr. 1 og 1 A, paa Bagbord's Side af Renden til Texas City, er atter tændt. Fyr og Baaker er uforandret. Fyr Nr. 1 staar i 4,2 m Vand, c. 150 m SV. for det gamle Plads, fra Bolivar Point Fyr i S. 55 $\frac{3}{4}$ ° V., og fra Galveston Harbor Station i N. 62° V. 29° 21' 3" N. Br. 94° 47' 42" V. Lgd. Fyr Nr. 1 A staar i 4,2 m Vand, c. 300 m VNV. for det gamle Plads, fra Bolivar Point Fyr i S. 80 $\frac{3}{4}$ ° V., og fra Galveston Harbor Station i N. 61 $\frac{1}{4}$ ° V. 29° 21' 39" N. Br. 94° 48' 53" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1938. Kjøbenhavn 1909).

518. Tønder udlagt. Muegas. Yucatan. Mexico. I Muegas Havn er følgende Tønder udlagt, fra Muegas Fyr saaledes: En rød Spidstønde Nr. 2 med Kegle, 1,2 Sm S. 73° V. En sort Spidstønde Nr. 1 med Cylinder, 2,2 Sm S. 87° V. En rød Spidstønde Nr. 4 med Kegle, 1,2 Sm N. 86° V. En sort Spidstønde Nr. 3 med Cylinder, 3,1 Sm N. 48° V. For Indgaende S. fra i Havnen skal man holde de røde Tønder om Styrbord, de sorte om Bagbord.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

519. Dybde. Rio Grande do Sul. Brasilien. Barren i Rio Grande do Sul kunde i Oktober og November i 14 Dage, og i December 1909 i 19 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 3,2 m.

520. Tønder udlagt. Rio de la Plata. Uruguay. En Spidstønde er udlagt S. for 2 m Klippe 1,2 Sm N. 88° Ø. fra Toppen af Yeguas Point. 34° 54' S. Br. 56° 16' S. V. Lgd. En Spidstønde ved V.-Kanten af Grundten 8 Kbl S. 84° V. fra NV.-Prynten af Espinillo Point. 34° 50' S. Br. 56° 26' S. V. Lgd. En sort Spidstønde Nr. 2 med rød Kegle ved V. Siden af Klipperne i Indløbet til Uruguay River, 3 $\frac{1}{2}$ Sm N. 23° Ø. fra Martin Garcia Fyr. 34° 8' S. Br. 58° 14' S. V. Lgd. Den skal holdes om Styrbord for Indgaende. Tønden i Indløbet til Santa Lucia River, 2 Sm N. 23° Ø. fra Espinillo Point er ombyttet med en Baake. 34° 48' S. Br. 56° 24' S. V. Lgd.

521. Fyrskibet »Rada« indtaget, Lystønde og Baaker. Buenos Aires Yder Rød. Rio de la Plata. Argentina. Fyrskibet »Rada« er indtaget. 34° 39' S. Br. 58° 2' S. V. Lgd. En rød Baake, hvorfra vises rødt Lys, er opført paa N.-Siden af Indløbet til den gravede Rende. 34° 39' 15" S. Br. 58° 3' 30" V. Lgd. En sort Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt paa S.-Siden af Indløbet til den gravede Rende. 34° 39' 20" S. Br. 58° 3' 31" V. Lgd. En rød Baake, hvorfra vises rødt, fast Lys, er opført paa N.-Siden af Foreningen af den nye gravede Rende med den tidligere Ende af Outer Channel. Derfra er Renden afmærket med Baaker og Tønder.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

522. Belysning forandret. Monaco Havn. Monaco. Det midterlige røde, faste Fyr paa S.-Molen ved Monaco Havn er ombyttet med et elektrisk, rødt, fast Fyr tæt inden for Fundamentet til Molen. Flammens Højde: 15 m. Lysevnen: 14 m. Ottokantet Fyrtårn. 43° 44' 6" N. Br. 7° 25' 44" Ø. Lgd. Den røde Lystønde, der viser grønt, fast Lys, ved Yderenden af Fundamentet til N.-Molen

ombyttes om kort Tid med et midterligt, grønt, fast Fyr paa Molens Yderende. 43° 44' 9" N. Br. 7° 25' 46" Ø. Lgd.

523. Vrag afmærket. Napoli. Italien. En Bugserbaad er sunket i Napoli Havn, 150 m fra Hovedet af Molen Martello. Vraget er afmærket med to Balloner og om Natten med to røde Lanterner.

524. Fyr forandret. Augusta. Sicilien Ø.-Kyst. I Augusta Havn er det gronne, faste Fyr paa Hovedet af Molen til højre for Indløbet ombyttet med et grønt, Fyr hver 5 Sek. viser Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 5 Sm. Fyret er formærket over 45° Ø. for S. Det røde, faste Fyr paa Dæmningen til venstre for Indløbet er ombyttet med et rødt Fyr, der hver 5 Sek. viser Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 5 m. Fyret er formærket over 75° S. for S. 53° V., i hvilken Retning de to Fyr er overet.

525. Hindring borttaget. Dells. Alger. Lokomotivet, som var sunket i Dells Havn, er uskadeligt for Skibsfarten. Afmærkningen er indtaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 412. Kjøbenhavn 1910).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

526. Grund fundet. Koa Lan Arkipel. Gole du Tonkin. Frank Indo Chine. En farlig Klippe ligger 6 Kbl N. 30° Ø. for Klippen, som falder 2,2 m tør, 1 $\frac{1}{2}$ Sm N. 10° V. for Revet Tehe Li Pai. Man bør undgaa Omgængen, indtil Undersøgelse har fundet Sted. 20° 44' 46" N. Br. 107° 19' 57" Ø. Lgd.

527. Grunde fundet. Bate d'Halong. Frank Indo-Chine. I Passe des Hydres er fundet: En 2,2 m Klippe, 75 m N. for La Glace NW.-Punt. 20° 46' 13" N. Br. 107° 7' 56" Ø. Lgd. Den ligger inden for 10 m Kurven omkring La Glace og La Morille, og der er ikke over 7,2 m mellem den og La Glace. En 0,2 m Klippe 20 m N. for La Vertibre NW.-Punt. 20° 46' 39" N. Br. 107° 7' 52" Ø. Lgd.

I Passe Henriette er fundet en Klippegrund, som falder tør med Lavvande, mellem 210 m N. 4 $\frac{1}{2}$ ° Ø. og 170 m N. 16° Ø. fra Caillon du Centre. 20° 44' 41" N. Br. 107° 11' 18" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

528. Radiotelegraf Signal for Skibe i Havsnød. Det radiotelegrafiske Kaldesignal for Skibe i Havsnød er »S O S«, men skal gives uden Ophold mellem Tegnene saaledes: - - - - - (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 270. Kjøbenhavn 1910).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmærket; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Sverrig:
»Svensk Løvs del I., Skagerrak, Kattegat och Öresund, hufvudsakligadt svenska Kusten. Pris: 2 Kr.
Holland:

N 44 Vaarvaters en ankerpladsen i den Rionw-en Linge-archipel. Blad I.
1. Rionw-archipel. Oostkust Bintan. I: 100,000.
2. Linge-archipel. Vaarvaters tusschen Sebangka, Bakong en Temiong. I: 50,000. Februar 1910. Pris: f. 1,50.

Omsk, Harder, afg. Havre 8./3. hertil. — Oscar II, Hempel, ank. New York 9./3. — Pennsylvania, Gotsche, pass. Kingsbridge 9./3. for Rotterdam. — Perm, Christensen, ank. London 7./3. — Pregel, Iversen, afg. herfra 7./3. til Antwerpen. — Saga, Wi-berg, ank. Aarhus 10./3. — Seine, Dampt, laster i Bordeaux. — Texas, Lissner, ank. Duinkerque 8./3. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 8./3. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. hertil 7./3. — Tyr, Thaning, afg. herfra 8./3. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 1./3. — Viking, Meyer, afg. herfra 7./3. til Arendal. — Dokka, ank. Liverpool 3./3. — Vadsø, ank. Stettin 6./3. — Karin, afg. herfra 8./3. til Manchester.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt ank. Blyth 2./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Libau 6./3. til Acton Grange. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 7./3. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cyprus 26./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Grangemouth 6./3. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Methil 2./3. til Savona. — General-konsul Pallisen, Christensen, afg. Leith 3./3. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 7./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Newcastle 25./2. til Genua. — Newa, Dahl, ank. Pozzuoli 1./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Hamburg 6./3. til Leith. — Nautik, N. Nielsen, afg. Motril 6./3. til Valencia. — Nordseien, Skou, pass. Catherines 6./3. for Hamburg. — Gerda, Iversen, ank. Bremen 7./3. — Hebe, Gregersen, afg. Neathabbey 7./3. til Havre. — Inger, Larsen, pass. Dragør 7./3. for Belfast. — Karla, Sørensen, ank. Hamburg 6./3. — Cito, Jepsen, afg. Garston 7./3. til Esbjerg. — Dagmar, Mikkelsen, ank. London 6./3. — Nerma, Schiff, afg. Bandholm 7./3. til Königsberg. — Alfa, Lauritsen, afg. Odense 8./3. til Rønne.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Arzew 6./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Toulon 9./3. — Martha, Christensen, afg. Sunderland 26./2. — Elna, Ratje, ank. Grangemouth 8./3. — Therese, Pedersen, ank. Methil 4./3. — Simone, Møller, ank. Aberdeen 8./3. — Jeanne, Løffler, ank. Tunis 7./3. — Vera, Risø, afg. Sevilla 2./3. — Daisy, Lagesen, ank. Marseille 7./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 7./3. — London, Bom, afg. Newcastle 23./2. til Barcelona. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 7./3. — Bryssel, Kaas, afg. Tripolis 25./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck Hansen, afg. Rufisque 6./3. til Duinkerque. — Roma, v. Thun, afg. St. Vincent 3./3. til Rufisque.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Swansea 5./3. — Russia, Poulsen, afg. Constantinopel 4./3. — Carl Hecksher, Starck, afg. Newport Mon 7./3. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Erichsen, ank. Quenfuegos 8./3. — Euxinia, Lund, afg. Kjøbenhavn 9./3. — Canada, Jespersen, ank. New York 4./3. — Livonia Lindberg, ank. Cartagena 2./3.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Boston 4./3. — Patria, Dam-Larsen, ank. New York 8./3. — Gratia, Sørensen, afg. Oran 3./3. — Astoria, Neergaard, ank. Norfolk 6./3.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Valencia 15./2. — Gallia, Nielsen, afg. Hull 26./2. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Odessa 22./2. — Kottonia, Friis-Rasmussen, afg. Algier 3./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Swinemünde 5./3. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 4./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Dakar 6./3. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 25./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Hull 7./3. — Selandia, Troensegaard, afg. Kragerø 7./3. — Secalia, Jeusen, afg. Jucaro 2./3. — Frumentia, Andersen, ank. Matanzas 26./2. — Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 4./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 1./3.

Det østasiatiske Kompagni. Trauquebar, van Deurs, afg. Suez 5./3. til Penang. — Cathay, Kruuse, pass. Perim 20./2. for Hongkong. — Indien, Gabe, ank. Hongkong 7./3. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 16./2. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 2./3. — Pangan, Knudsen, afg. Penang 6./3. til Singapore. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 7./3. til Marseille. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Savona 7./3. til Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./3. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 25./2. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 4./3.

Svendsen & Christensen. N. F. Høffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 9./3. nordg. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Barry 4./3. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Assens 5./3. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 5./3. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 8./3. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Stettin 5./3. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Cardiff 4./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Methil 7./3. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 23./2.

Urania. Urania, Clausen, afg. Blyth 7./3.

Nordseien. Nordland, Møller, afg. Kjøbenhavn 7./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Esbjerg 5./3. — England, Andersen, afg. Methil 5./3. — Holland, Poulsen, ank. Aberdeen 6./3. — Rusland, Madsen, ank. Rotterdam 8./3.

Europa. Europa, Hansen, ank. Harwich 7./3. — Belgien, Nielsen, pass. Hanstholm 7./3. sydg. — Dronning Olga, Petersen ank. Antwerpen 7./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Barcelona 8./3. — Vera, Risø, ank. Burntisland 8./3. — Freja, Nielsen, ank. Königsberg 7./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Rotterdam 8./3. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Vilandt, ank. West Hartlepool 7./3. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 7./3. til Hull. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 7./3. til Kjøbenhavn.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Novorossisk 2./3. — Allan, Nielsen, ank. Boness 8./3.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Leith 6./3. til Øst Island. — Sterling, Hansen, afg. Leith 7./3. til Reykjavik og Vest Island. — Perwie, Egidiussen, afg. Thorshavn 8./3. til Øst Island. — Kong Helge, Olsen, ank. Leith 8./3. — Ingolf, Schiøtz, ank. Sandarkrok 9./3. vestg.

Sejlskibe.

Rønne. Leif, Nielsen, ank. Kalmar 22./2. — Johannes, Jensen, afg. Cadiz 23./2. til Pelotas. — Marie, Larsen, afg. Cadiz 24./2. til Pelotas. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Malmø 26./2. — Prøven, ank. Åhus (Sverrig) 3./3. — Næstved, Clausen, ank. Swinemünde 4./3. — John Hintze, Knudsen, ank. Colberg 5./3.

Svendborg. Union, Olsen, ank. Aberdeen 3./3. — Catrine, Hansen, ank. Frederikshavn 4./3. — Martin, Wilde, ank. Grangemouth 4./3. — Cornwall, Petersen, ank. Kristiania Fjord 3./3. — Mine, Jørgensen, ank. Göteborg 4./3. — Lauritz, Dam, ank. Painpool 4./3. — Ane, Jørgensen, ank. Dieppe 4./3. — Primula, Carlsen, ank. Freport 4./3. — Guldberg, Rohlykke, ank. Drøbak 4./3. — Emanuel, Benzon, ank. Drøbak 5./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Ramsgate 4./3. — Roma, Jensen, ank. Drøbak 5./3. — Vesta, Poulsen, ank. London 5./3. — Pampa, Jensen, ank. Falkenberg 6./3. — Zenitha, Jensen, ank. Kragerø 6./3. — Althea, Skovgaard, ank. Drøbak 6./3. — Ring Ambrosen, Hansen, ank. Sønderborg 5./3. — Severine, Jensen, ank. Nakskov 7./3. — Pallesen, Jensen, ank. Cherbourg 5./3. — Apollo, Nielsen, ank. Vegesok 7./3. — Alma, Hansen, ank. Langesund 6./3. — Elise, Andreasen, ank. Frederiksted 5./3. — Valkyrien, Hansen, ank. Langesund 6./3. — Embla, Mikkelsen, ank. Langesund 6./3. — Solon, Rasch, ank. Kristiania 7./3. — Flora, Sørensen, ank. Drammen 8./3. — Jason, Hansen, ank. St. Nazaire 8./3. — Meta, Møller, ank. Drøbak 8./3. — Cimbria, Markussen, ank. Laurvig 8./3. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Drøbak 8./3. — Ragnhild, Andersen, ank. La Rochelle 9./3. — Gefion, Jørgensen, ank. Amsterdam 8./3.

Ærø. Claudia, Aaberg, ank. Cardiff 6./3. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Liverpool 6./3. — Likka, Petersen, ank. Frederikshavn 5./3. — Johanne, Stegmann, ank. Aalborg 5./3. — Emilie, Hansen, ank. Travemünde 7./3. — Spurven, Petersen, ank. Kjøbenhavn 7./3. — Argus, Jensen, ank. West Wemyss 7./3. — Saga, Ohlsen, ank. Falmouth f. O. 7./3. — Majus Bay, Friis, ank. Åhus 7./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshamn 8./3. — Ingolf, Olsen, ank. Fowey 7./3. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kristiania 9./3.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. Marts 1910. — Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster. — Sørettsdom. — Den ny Rorkommando. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havvarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sefarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8501. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6686. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Uøeg og til Ildslukning

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

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

Julius F. Schierbeck
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

**MODERN PLANT FOR
 QUICK WORK.**

.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
 Ship Repairers,
 DRY DOCK PROPRIETORS**
**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

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

Som Særtryk er paa Dansk Søfartstidendes Forlag udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser

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

Pris: Indbundet 35 Øre

Faas paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos
 Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Ethvert Medlem af **Dansk Sejlskibsrederi-Forening** har Adgang
 til at erholde et Eksemplar til en Pris af **20 Øre** ved Hen-
 vendelse til Bladets Kontor.

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

Skibshypothekbanken
 Tilf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragt dampere.

Verdens mest effektive
Ildslukker
„PERFECT“
 Slukker med Skum,
 der øjeblikkelig kvæler Ilden.



Eneste Sprøjte,
 der kan slukke
Benzinbrand.
 Eneforhandler for Danmark:

J. A. W. OLSEN VESTERVOLDGADE.
 Telefon 7490.

„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	20 Gange	30 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %	

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.
 Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.
 TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 12. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om et gennem Udenrigsministeriet modtaget Forslag fra Generalkonsulatet i New York om i Udlandet at udbrede Kendskab til danske Havneforhold. Forslaget anbefales.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om de paa den 3. internationale Soretskonference i Brüssel udarbejdede Udkast til Spørgsmaalsskrift samt det af de danske Delegerede ved Konferencen, Professor Grundtvig og Direktør Will, udarbejdede Udkast til Spørgsmaalsskrift — underkastedes en første Behandling.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Andragende fra Bestyrelsen for »Skipperforeningen for Sydfyn og omliggende Øer« om Ændring i Reglement for Syn af Motorfartøjer paa 20 Reg.-Tons Brutto og derunder. Andragendet anbefales.

Kjøbenhavn, d. 15. Marts 1910.

Verdens Jern- og Staal-sejlskibsrederier. Der er i Evropa kun 5 Lande, som har Jern- eller Staal-sejlskibsrederier af Betydning. De kommer i følgende Orden:

	(1908)	
Storbritannien	836,045	Tons
Norge	382,380	—
Frankrig	367,535	—
Tyskland	364,177	—
Italien	216,535	—

De andre Lande kommer saa langt efter, at Rusland med Finland, som ellers har størst Tonnage af disse Skibe, har mindre end en Fjerdedel af Italiens, eller kun 50,581 Tons.

Storbritannien formindsker med stor Hurtighed denne Del af sin Flaade, mest ved Salg til Norge. Den ovennævnte britiske Tonnage fordeler sig med 277,396 Tons paa Jernskibe og 558,649 paa Staal-skibe, eller med andre Ord, to Tredjedele var forholdsvist ny Fartøjer.

Tages der Hensyn til, at Staal betyder ny og Jern gamle Skibe — Materialet Staal har ikke i sig selv nogen synderlig større Værdi end Jern, — staar Tyskland og især Frankrig langt over Norge. Tyskland har nemlig kun 57,057 Tons Jernskibe mod 307,120 Tons Staal-skibe, Frankrig endog kun 21,435 Tons Jernskibe mod 346,100 Tons Staal-skibe, medens Norge har 293,138 Tons Jernskibe med 89,242 Tons Staal-skibe, altsaa overvejende gamle Skibe. Italien staar omtrent som Norge med 60,595 Tons Staal-skibe mod 155,940 Tons Jernskibe.

Sverigs og Danmarks Jern- og Staal-sejlskibsrederier er ubetydeligt. Det førstnævnte Land havde i ovennævnte Aar 16,273 Tons, det sidstnævnte 17,596.

Det er den store Statssubvention, som har skabt og opretholder den franske Sejlskibsflaade. Det skal her lønne sig at sejle med tomt Skib, i alt Fald en større Del af Aaret. (»Norges Sjøft.«)

En kolossal Bjergeløn. Den tyske Damper »Erika« er indkommen til Boston med en anden tysk Damper »Varzin«, paa Slæb. Den sidste kom fra Australien med en værdifuld Trælaster og andre Varer til et Beløb af over tre Millioner Dollars. Endnu før »Varzin« havde tilbagelagt Tredjedelen af Vejen til Boston, fik den midt

i Stillehavet et Uvejr, hvorunder Skrueakslen knækkede, saa Skibet ikke kunde fortsætte Rejsen ved egen Hjælp. I Følge Meddelelse fra Boston har »Erika« tjent den højeste Bjergeløn, som nogensinde er blevet betalt, nemlig 1 Million Dollars eller 3¾ Million Kroner.

(»Norg. Sjøft.«)

Flydende Brændsel. Den britiske Flaade skal i Følge »Norges Sjøft.« fremtidig anvende Petroleum som Brændsel i Stedet for Kul. Det er den største Omvæltning, som er foregaaet indenfor Flaaden, siden Dampfæstelse som Drivkraft. Forbruget af Olje antages at blive 44 Millioner Liter, hvilket vil koste £ 57,500. I Plymouth er der forlængst bygget Beholdere, som kan rumme 440 Millioner Liter. Det er jo konstateret, at Skibenes Fart under visse Forhold forøges, naar Olje anvendes som Brændsel. Fyrrummenes Arbejdsstyrke kan indskrænkes betydeligt, og den stærkt formindskede Vægt muliggør Anvendelsen af sværere Panser.

Admiralitetet maa foreløbig siges at være afhængig af Rockefeller. Men det er vel kun et Tidsspørgsmaal, naar Petroleumskilderne i de engelske Kolonier er i Stand til at levere, hvad der bruges. Flaadens nyere Skibe er alle indrettet til at kunne anvende Olje i Stedet for Kul.

Vældige Dampere. Det siges, at Hamburg-Amerika-Linien staar i Begreb med at bestille en Kæmpedamper paa Vulkan Værftet. Dens Tonnage vil blive paa mellem 40,000 og 50,000 Tons. Længden kommer til at udgøre 800 engelske Fod og Hurtigheden 21 Knob. To Dampere, som White Star-Linien for Tiden lader bygge hos Messrs. Harland & Wolff i Belfast, bliver paa omkring 45,000 Tons. De kommer til at gøre 21 Knob. »Mauretania« maaler 32,000 Tons.

(Norg. Sjøft.)

»United States« grundstødt. Kristiania, 12. Marts. (Ritz. Bur.) Amerikadamperen »United States« med c. 1,100 Passagerer om Bord er i Formiddag ved Ellevetiden i Taage grundstødt paa Gaasungerne indenfor Drøbak i Kristianiafjord. Skibet staar fast. Alle Passagererne befinder sig om Bord, og flere Dampskibe er afgaaet herfra for at oplage Passagererne.

»United States« afgik fra Kjøbenhavn d. 10. ds. paa Rejse til New York. Kl. 9,30 d. 12. ds. afsejlede Damperen fra Kristiania, hvor den havde ligget over en Nat, grundet paa Taage. Skibet er en Del læk. Af de 1,100 Passagerer er de fleste danske og svenske. Da Grundstødningen skete, havde Skibet den sædvanlige faste Lods om Bord. Der er afgaaet to Bjergningsbaade til Stedet for Grundstødningen. Det var stille Vejr, og der var ingen Sø, da Grundstødningen fandt Sted. Dokkerne i Kristiania er ikke store nok til at oplage Skibet. Derimod kan det lade sig gøre at slaa to af de herværende Dokker sammen, saa Skibet eventuelt vil kunne reparere her.

Fællesrepræsentationens Statstilskud. Ministeren for Handel og Søfart har til Finanslovens 3die Behandling stillet Ændringsforslag om en Forhøjelse af Statstilskudet til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed med 3,000 Kr. aarlig.

Forslaget er tiltraadt af Finansudvalget, og dets Gennemførelse tør dermed betragtes som sikret.

Aktieselskabet Dansk Søfartstidende afholder, som det fremgaar af omstaaende Bekendtgørelse, sin aarlige Generalforsamling Onsdag d. 30. ds.

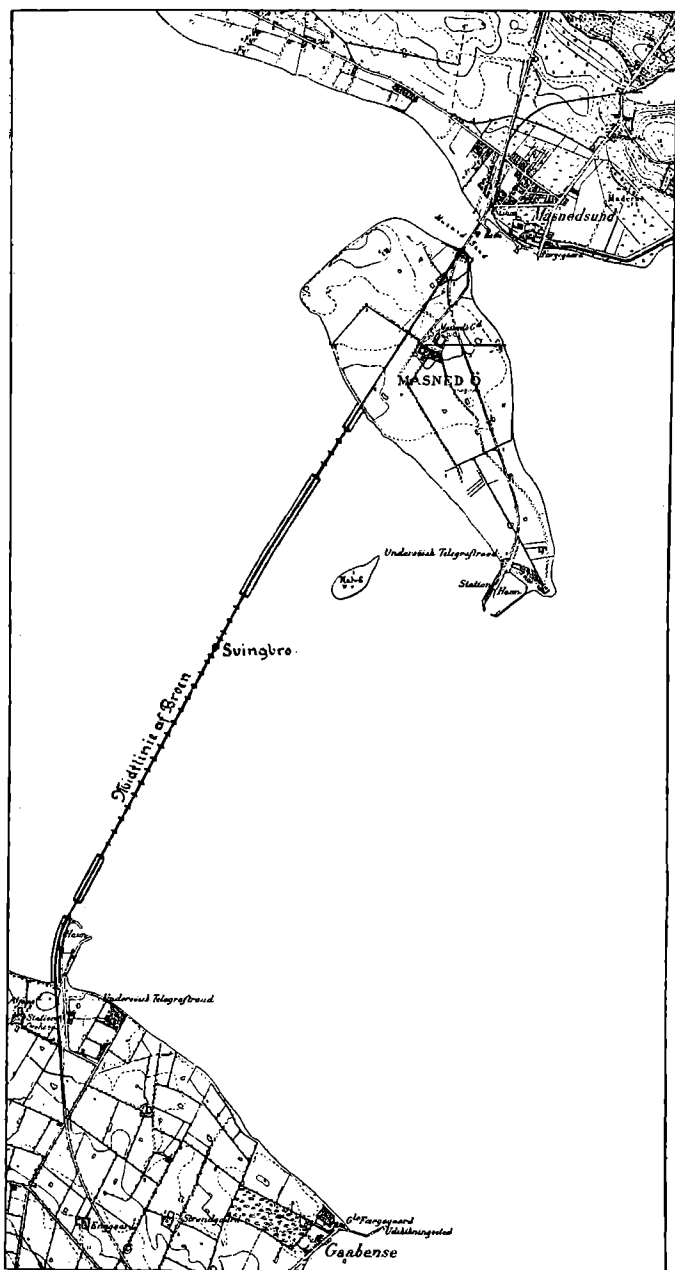
*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Lovforslaget om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster.

I sidste Nummer af Bladet gengav vi Ordlyden af det ny Lovforslag, som Ministeren for offentlige Arbejder har fremlagt for Rigsdagen d. 9. ds. om Tilvejebringelsen af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, tilligemed de Punkter af Bemærkningerne til Forslaget, som har særlig Interesse for Skibsfarten.

Forinden vi skrider til en nærmere Undersøgelse af dette ny Forslag, kan det dog maaske være Umagen værd at mindes Hovedpunkterne i denne betydningsfulde Sags Forløb — paa Rigsdagen og udenfor denne.

Den 17. December 1908 forelagde den daværende Minister for offentlige Arbejder et Forslag til et saadant Broanlæg, der fra et Sejlskibssynspunkt set praktisk talt var ensbetydende med en Afspærring af Storstrømmen. Anlæggets Beliggenhed er vist paa det nedenstaaende Kort I.



Kort I. Broprojektet af 17. Decbr. 1908 (den vestlige Linie).

Som antydet paa Kortet var det Mening at tilvejebringe Forbindelsen ved Broanlæg over Kalvstrømmen, Storstrømmen og Orehovedløbet i Forbindelse med Dæmninger fra Kystlinien paa begge Sider ud til 3 à 4 Meters

Dybde samt en Dæmning, 830 Meter lang, over Kalvgrunden og en anden, af 300 Meters Længde, over Grunden Vedby Hage. Det eneste Hensyn, der ved dette Projekt var taget til Skibsfarten, var det, at der var givet Svingbroens Gennemsejlingsaaabninger en meget betydelig Vidde, 44 Meter, hvilket vistnok var sket paa Foranstaltning af Marineministeriet: udover dette var der intetsomhelst foretaget for at sikre Skibsfarten og dermed altsaa sikre Farvandets Karakter af Gennemsejlingsfarvand — ja, Statsbanerne havde vel endog regnet med, at den lukkede Tilstand skulde være Broens Normalstilling. Skibsfarten selv havde man anset det for ganske unødvendigt at lade med paa Raad i Sagen.

Naturligvis maatte der rejse sig en Storm af Uvilje mod et Forslag som dette, der truede med helt at ødelægge et Gennemsejlingsfarvand, paa hvilket Skibsfarten ubetinget havde og har Hævd, og som benyttes af en saa væsentlig Del af den danske Sejlskibsfart. Der afholdtes Protestmøder rundt om i Sejlskibskredse i Landet, og det blev en af de første større Opgaver for Ministeriet for Handel og Søfart at gøre sin Indflydelse gældende mod Broforslaget i den den Gang foreliggende Form. Sejlskibsredernes Klage fandt villigt Øre hos Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der gjorde Sagen til sin i en Henvendelse til Regering og Rigsdag, og Bevægelsen antog efterhaanden en saadan Karakter, at Ministeriet for offentlige Arbejder og det af Folketinget nedsatte Udvalg maatte tage Hensyn dertil. Den 21. April 1909 afgav det nævnte Udvalg en Betænkning, der resulterede i nedenstaaende radikale Ændringsforslag:

»Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at anvende et Beløb af indtil 100,000 Kr. af Statskassens Midler til nærmere Undersøgelse og Forarbejder vedrørende Tilvejebringelse af en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster. Undersøgelserne skal angaa saavel en Linie Vest om Kalven til Orehoved som en Linie fra Masnedø til et Punkt Vest for Gaabense, og i Forbindelse hermed Undersøgelse af, hvorledes Ulæmpene for Skibsfarten ved en Bro bedst kan afhjælpes. Under de foranævnte Undersøgelser inddrages derhos Udarbejdelse af Planer for en Forbindelse Kjøge—Møen—Nykjøbing paa Falster og Tilvejebringelse af en Forbindelse mellem Masnedø og Falster ved en Tunnel. — — — — —

Resultatet af de foretagne Undersøgelser og de paa Grundlag deraf udarbejdede detaillerede Planer bliver at forelægge Rigsdagen ved Begyndelsen af den ordinære Rigsdagssamling 1909—1910.«

Den 14. Maj 1909 blev dette Ændringsforslag ophøjet til Lov, og Skibsfarten havde dermed, som vi den Gang skrev, faaet sit fuldt loyale Hovedkrav opfyldt, nemlig en grundig Forundersøgelse med fornødent Hensyn til alle Interesser. Vi erkendte, at Skibsfarten vel ikke kunde være berettiget til at standse Løsningen af Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, for saa vidt store Interesser for Landet maatte være afhængige af dette Spørgsmaals Løsning, men vi hævdede til Gengæld med Styrke, at der ved Løsningen af Sagen maatte tages saadanne Hensyn til Skibsfarten, at dennes berettigede Interesser ikke hensynsløst gaves til Pris, saaledes som Tilfældet havde været med Statsbanernes første Forslag.

Umiddelbart efter Vedtagelsen af den nævnte lille Lov angaaende Undersøgelser og Forarbejder vedrørende Tilvejebringelsen af en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster blev der af Statsbanerne truffet Forberedelser til Iværksættelsen af de paakravede Undersøgelser, og disse Undersøgelser er derefter blevet foretaget i Sommerens Løb.

Ved Undersøgelserne maatte man nødvendigvis komme ind paa en Del af de Forhold, som havde været medvirkende Aarsager til Skibsfartens energiske Modstand mod det oprindelige Forslag, saaledes Strøm- og Isforholdene i Farvandet samt Trafiken gennem dette. Efter Statsbanernes Indberetning skal vi her citere følgende:

Vandstands-, Strøm- og Isforhold.

Som Regel falder Vandet med Strøm fra Øst (udgaende) og stiger med Strøm fra Vest (indgaende). Vedholdende Vinde fra Syd til Vest giver Lavvande, fra Nord til Øst Højvande. Et Par Gange i den sidste Menneskealder har man observeret et Højvande paa 1,5—2 Meter, men som Regel naar Højvandet sjældent mere end c. 1 Meter over daglig Vande. De daglige Vandstandsvariationer er meget ringe, sjældent over 0,2—0,3 Meter.

Strømhastigheden er maalt til c. 2 Meter i Sekundet (4 Miles Fart) som Maksimum, men skal i Følge lokale Opgivelser kunne blive en Del større i Foraars- og Efteraarsmaanederne. Retningen af Strømmen er undertiden modsat i Farvandets forskellige Render, f. Eks. vil den kunne være østgaaende i Kalvstrømmen samtidig med, at den i Storstrømmen er vestgaaende og omvendt. Muligvis paa Grund af dette Forhold foregaar Strømvendingen ofte meget pludseligt, saaledes at der efter stærk Strøm i den ene Retning i Løbet af nogle faa Minutter kan have stærk Strøm i den modsatte Retning. Strømmen vender ikke regelmæssigt, dog spores undertiden Tidevandsperioderne (c. 6 Timer).

Angaaende Isforholdene har der ikke været Lejlighed til at foretage Observationer. I Følge lokale Angivelser kan Isgangen foregaa saavel fra Øst som fra Vest og være meget stærk, især med Vinde fra NNV. til NV. Saa vidt det kunde skønnes, har Grunden Vest for Kalven sidste Vinter været stærkt angreben af Skrueis, som skal have flyttet selv temmelig store Sten. Højden af de opskruede Isflager skal kunne blive adskillige Meter. Med vestlige Vinde kommer Isen i større Flager, hvorimod den Øst fra kommende Is er tyndere og til Dels bliver optagen af Masnedø Flak. Dog skal ogsaa Isgangen Øst fra ved nordlige til østlige Vinde kunne blive ret betydelig, navnlig i Kalvstrømmen, idet det ved disse Vinde frémkaldte Højvande løsner Grundisen, som derpaa for en stor Del drives rundt om Masnedø Sydspids og sættes ind imod Kalven.

Skibsfarten.

Samtidig med Grundundersøgelserne har der været foretaget en Optælling af de Fartøjer, der i Maanederne Juni, Juli og August har passeret Storstrømmen saavel om Natten som om Dagen. Resultatet af Optællingen ses af nedenstaaende Tabel.

1909	Dampere	3-mastede Skonerter	Andre Skonerter	Galasser	Jagter, Kvaser	Lægttere	I alt	Gennemsnit pr. Døgn
Juni	150	12	221	317	482	35	1217	41
Juli	161	18	241	402	648	50	1520	49
August.....	220	20	231	318	417	9	1215	39
Juni—August-	531	50	693	1037	1547	94	3952	43
		1780						

Det største og næststørste Antal Fartøjer, der passerede i et enkelt Døgn, indtraf henholdsvis den 21. Juli med 123 Stkr. og den 16. Juli med 106 Stkr. Det laveste Antal, der observeredes, indtraf den 9. Juni, da der kun passerede 12 Stkr. Det daglige Antal har kun 11 Gange været over 60 Stkr., og kun 6 Gange under 20 Stkr. Det samlede Antal var, som Tabellen viser, 3,952 Stkr., hvilket — i Betragtning af, at Skibsfarten i Vintermaanederne

er delvis indstillet — vil svare til et aarligt Antal af 10—12.000 Fartøjer. Medregnes ikke Dampere, Lægttere og smaa Sejlskibe som Jagter, Kvaser og lignende, reduceres Tallet for Juni—August til 1,780 Stkr. og for hele Aaret til c. 5,000 Stkr. større Sejlskibe.

Disse Undersøgelser viste med al mulig Tydelighed, at Bedømmelsen af Trafikforholdene i Storstrømmen ingenlunde havde været Genstand for nogen Overdrivelse fra Skibsfartens Side, og Statsbanerne kom saaledes selv til at levere det fornødne Bevismateriale til at fastslaa Rigtigheden af den Betragtning, at der ved Oprettelsen af en fast Jernbaneforbindelse nødvendigvis maatte og skulde træffes saadanne Sikkerhedsforanstaltninger, at Skibsfartens Risiko ikke blev altfor urimelig stor, og at Farvandet dog i det store og hele kunde beholde sin Karakter af Gennemsejlingsfarvand*).

Paa Grundlag af samtlige Undersøgelser har Statsbanerne derefter udarbejdet en Række Projekter til saavel Bro- som Tunnelforbindelser mellem Masnedø og Falster samt til den i Loven af 14. Maj 1909 nævnte Linie Kjøge—Præstø—Møen—Nykjøbing F. med dertil hørende Anlæg af baade Bro- og Tunnelforbindelser.

Den sidstnævnte Linie ser vi imidlertid indtil videre ikke nogen Anledning til at komme nærmere ind paa her, og vi skal derfor foreløbig holde os til Masnedø—Falster Projekterne, der omfatter to forskellige Broer (henholdsvis efter en vestlig og en østlig Linie), en Tunnel og en høj Bro (lagt efter den østlige Brolinie). Udgifterne ved samtlige disse Anlæg vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

	Kr.
Bro mellem Masnedø og Falster, Vestlige Linie	9,580,000
Læmole paa Dyrefods Flak	700,000
Bro mellem Masnedø og Falster, Østlige Linie	10,580,000
Tunnel mellem Masnedø og Falster	16,100,000
Høj Bro mellem Masnedø og Falster	25,500,000
Udvidelse af Sydbanen til Dobbeltspor (95,2 km) paa Strækningen Kjøge—Næstved—Nykjøbing F. med Bro mellem Masnedø og Falster, Østlige Linie	19,579,000
Banen Kjøge—Møen—Nykjøbing F. (93,4 km) med Broer over Ullsund og Grønsund ..	21,910,000
Broer over Ullsund og Grønsund	8,250,000
Tunneler under Ullsund og Grønsund	17,800,000

Den vestlige Brolinie er med ganske ubetydelige Ændringer det samme Projekt som det, der laa til Grund for Lovforslaget af 17. December 1908; dens Beliggenhed vil altsaa kunne ses af det omstaaende Kort I. Til Projektet er imidlertid denne Gang knyttet et Forslag om Anlæg af en Læmole paa Dyrefodsflaket. Vi har af Pladshensyn ikke været i Stand til at vise denne Læmøles Beliggenhed paa Kort I; den har imidlertid en projekteret Længde af 800 Meter med Retning omtrent SV.—NØ. i Linien »Blaabjerg mellem Rosenfeld Skove« og tænkes anlagt paa Grunden Nord for den c. 8 Meter dybe Rende, der Øst fra skærer sig ind langs Nordsiden af Dyrefodsflaket ud for Orenæs paa Falster.

Beliggenheden af den østlige Brolinie — altsaa den som er lagt til Grund for Lovforslaget af 9. ds. — vil ses af Kort II.

Til dette Projekt er efter derom fremsat Ønske fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og med Tilslutning fra Ministeriet for Handel og Søfart knyttet Anlægget af en Læmole paa

*) Hvad Skibsfartsstatistiken angaar, skal vi dog ikke undlade at bemærke, at det maa forekomme noget umotiveret, naar Statsbanernes Beretning synes at ville overse Rubriken »Jagter og Kvaser«. Hvis Rubrikens Betegnelse ellers er rigtig, vil de allerfleste af disse Fartøjer jo netop høre til den Klasse, for hvilken en Bro betegner den allerstørste Fare, saalænge der ikke er tilvejebragt dækket Ankerplads Vest for Brolinien.

Kalvflakket i Forbindelse med fornøden Opmudring Øst for Molen samt mellem Kalvøen og Broen. Vi har søgt at vise denne Læmole paa Kortet, men Beliggenheden maa imidlertid kun tages som omtrentlig, idet vi med den meget knapt tilmaalte Tid, der har været til Raadighed, ikke har kunnet faa Adgang til de til Grund for Moleprojektet liggende Tegninger, og derfor har maattet afsætte Molens Beliggenhed udelukkende efter de mundtlige Oplysninger, vi har kunnet indhente.

Ministeriet for offentlige Arbejder har benyttet sig af en ved den forannævnte Lov af 14. Maj 1909 givne

aaabning, der er 75 Meter bred og 33 Meter høj og uden Midterparti, medens der ved Svingbrokonstruktionen bliver to Gennemsejlingsaaabninger, hver paa 44 Meter, adskilt ved et c. 122 Meter langt Midterparti.

Ministeriet anser hver af de tre Konstruktioner for vel egnet til at bringes til Udførelse, idet man dog forbeholder sig efter nærmere Undersøgelse at træffe Afgørelse af, hvilken Konstruktion der bør foretrækkes. Hver af de tre Konstruktioner vil kunne udføres for det Beløb, der søges bevilget, idet dette Beløb er fastsat under Hensyn til den dyreste Konstruktion: Svingbro med Drejetap,



Kort II. Broprojektet af 9. Marts 1910 (den østlige Linie).

Bemyndigelse til at indhente Tilbud paa Anlægget af Broen efter denne Linie, og medens Broen efter Statsbanernes Overslag, som ovenfor anført, skulde komme paa et Beløb af 10,580,000 Kr., lyder det billigste af de modtagne Tilbud, der er indgivet af tre ansete Firmaer i Hensyn til selvstændig udarbejdet Projekt, paa 6,967,650 Kr. Som det vil ses nedenfor kan disse Summer dog ikke uden videre sammenlignes, idet Statsbanernes Overslag indbefatter en Række Arbejder, som ikke indeholdes i Tilbudet.

Tilbudet omfatter tre forskellige Løsninger med Hensyn til det bevægelige Broparti, nemlig henholdsvis en Svingbro med Drejetap som ved Langebro i København, en Svingbro med Rullekrans som ved Limfjordsbroen og Broen ved Masnedsund samt en saakaldt Løftebro, hvis bevægelige Del er indrettet til at hæves i Vejret, hvorved opnaas én Gennemsejlings-

medens der, hvis man vælger en af de to andre Løsninger, vil kunne opnaas en mindre Besparelse.

	Kr.
De samlede Udgifter ved Tilvejebringelsen af Broanlægget m. v. udgør et Beløb af ..	<u>8.250.000,</u>
der fremkommer saaledes:	
Tilbudssummen	6,967,650
Foranstaltninger til Imødekommelse af Søfartens Ønsker:	
2 Bugserbaade	Kr. 90,000
Mole og Udbygning ..	425,000
	<u>515,000</u>
Endvidere et Beløb af	767,350
for nedennævnte, ikke under Udbydelsen indbefattede Arbejder, Anskaffelser m. v. vedrørende Broforbindelsen, nemlig:	

	Kr.
Til Spormaterialier paa Broen. Dæmningerne og Linierne i Land	Kr. 140,000
Til Tilslutningsstation paa Fal- ster	- 100,000
Til Belysning og Afmærkning af Farvandet	- 30,000
Til Administration og uforudsete Udgifter, c. 6½ pCt. af 7,752,650 Kr.	- 497,350
	<hr/> Kr. 8,250,000 <hr/>

Til Driften af de to Bugserbaade beregnes et aarligt Beløb af 45,000 Kr.

Tunnelliniens Beliggenhed er omtrent midt imellem den østlige og den vestlige Brolinie og temmelig nær parallel med disse Linier. I Følge Overslaget vil Anlægsudgiften imidlertid alene for en enkeltsporet Tunnel blive c. 16,100,000 Kr., og da det formenes at være nødvendigt, at Tunnelen straks gøres dobbeltsporet, vil Bekostningen stige til henved det dobbelte af den nævnte Sum.

Den høje Bro tænkes, som ovenfor nævnt, lagt efter den østlige Brolinie, og dens Beliggenhed kan altsaa ses af Kort II. Over Bogø Fyrs hvide Midtfarvandsvinkel er Broen i en Længde af 500 Meter lagt horizontal med en fri Højde af c. 33,5 Meter fra Vandspejlet til Underkant af Brodragerne. Bekostningen andrager imidlertid c. 25,500,000 Kr., og saafremt Broen straks udføres med Overbygningen helt for Dobbeltspor, stiller Udgifterne sig c. 5 Millioner Kr. højere.

Frugtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet atter svagere end forrige Uges, og Tilstanden er daarliger, idet der er færre disponible Laster fra de isfri Havne og ingen Stigning i Raterne. Udsigterne for den endnu oplagte Tonnage er saaledes mørke. Danmark, Tyskland, Syd- og Vestsverig er uden Interesse for Korn- og Trælaster.

Østnorge har ganske enkelte Islaster, men der gøres kun faa Forretninger. Fra Bottenhavet er der vedvarende flere Laster pr. senere Afskibning saavel til England som til Kontinentet, men Befragtninger er nærmest helt indstillet, idet Befragterne endnu ikke vil indrømme Tillæg.

Returfragter Vest fra er uden Forandring i Raterne, Danmark har kun faa Laster at udbyde udover helt smaa Partier, men Tyskland har Brug for flere Sejlere saavel til Nordsø- som Østersøhavne.

Angaaende de mindre Skibe er sidste Uge forløbet ret stille, og af de allerede befragtede Skibe er gennemgaaende kun faa naaet frem til de respektive Ladepladser paa Grund af den stadige sydøstlige Vind. Med Hensyn til de nordtyske Havne er Wismar og Lübeck helt uforandret, hvorimod Rostock gennemførte baade 4¾ Mk. og 5 Mk. for Havre; Stralsund og Greifswald har ikke mange Ladninger lige for Tiden. De østlige Pladser er derimod stadig faste; særlig Stolpmünde har mange Laster og vil sikkert kunne gennemføre omkring 6 Mk. for Havre; ogsaa Stettin og Danzig har en Del. Sidstnævnte Plads noterer for Rug pr. April 5 à 5½ Mk. Af russiske Østersøpladser meddeler Libau, at Markedet endnu ikke er særlig livligt, men noterer for Havre 14 à 15 Mk. pr. 2,000 Kilo.

Sverig er saa godt som uforandret, og Danmark er stadig meget flov; den ventende mindre Bedring fra Kjøbenhavn udeblev, og der sluttedes derfra for Oljekager til Præsto 12 Øre, Hvede til Göteborg 3¾ Kr. samt til Hamburg 3 Mk.

Havarier og Forlis.

Oldenburg, Fiskedpsk. af Bremerhaven, er indbragt til Frederikshavn med brækket Ror. Skibet blev taget paa Slæb af Dpsk. »Muncaster« af Helsingborg, der traf det drivende c. 15 Sømil N. V. for Skagen. »Oldenburg« reparerer i Frederikshavn.

Leipzig, Dpsk. af Stettin, er d. 11. ds. grundstødt ved Kulen og er læk. Skibet, der var paa Rejsen fra Methil til Stettin med en Ladning Kul, er nu bragt flot af Svitzers og ankommet hertil.

Harlingen, Dpsk. af West Hartlepool, er d. 12. ds. kommet paa Grund paa Nordsiden af Hveen. Skibet har Assistance.

Ansgar, Dpsk. af Kjøbenhavn. Bjerningen af dette Skib, der strandede ved Elinees, er opgivet af Svitzers, og Vraget vil nu blive solgt ved Auktion.

»Ansgar« er bygget i 1879 hos Burmeister & Wain og maaler 840 Netto Reg.-Tons.

United States, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen til New York med 1,100 Passagerer kommet paa Grund i Taage ved »Gaaseunger« i Kristiania Fjord. Skibet er læk i Forskibet. Passagererne videresendes over England.

Fra Sø og Land.

Ocean Bølger. Kun den, der har set den frygtelige Ødelæggelse, som en svær Sø, der bryder om Bord paa et Skib, kan forarsage, er helt i Stand til at vurdere den Risiko, som selv et første Klasses Skib kan løbe under visse Vejrforhold, skriver »Shipp. Gaz.«

I Juni 1905 fik Damperen »Pydna« et nærgaaende Besøg af en Bølge under en orkanagtig Storm midt paa Atlanterhavet. Kun én Sø brød over Skibet; men denne fyldte dets Fyrrum og Maskinrum, stoppede Lastpumpen med Smaakul og rev Dækslasten, der bestod af Fyrretømmer, over Bord tilligemed Fokkemast og Lønning.

I 1880 brød der en Sø ind over Damperen »Maryland«, som bortrev Kommandobroen, Bestiklukaf, Styregrejterne, alle Baadene paa én nær og samtlige Kort og nautiske Instrumenter. Kaptajnen, Baadmanden og Kokken dræbtes, 1ste Styrmand blev haardt saaret, og 350 Stykker Kvæg mistede Livet.

I 1907 blev Damperen »Tampico« til et Vrag ved en eneste Bølge og gik til Bunds, trods Officerers og Besætnings store Anstrængelser for at redde den. Man behøver ikke at søge længe for at finde mange Eksempler af den Slags.

Grundlæggeren af »Meteorological Office«, Admiral Fritz Roy, beretter, at han har maalt Ocean Bølger, som var 60 Fod høje fra Dal til Top. En anden Iagttagger angiver, at 70 Fod er Maalet paa de højeste Bølger, han har maalt. En fransk Skibsfører paastaar at have maalt Bølger af 100 Fods Højde, medens en engelsk Admiral angiver 90 Fod som en ikke usandsynlig Højde for Bølger, naar man er fjernt fra Land; men det er dog sikkert sjældent, at man har iagttaget Bølger paa over 50 à 60 Fod.

Mange Mennesker har ikke rigtig fattet, hvori Bølgebevægelsen egentlig består. De glemmer, at den tilsyneladende Bevægelse, som en Bølge gør, ikke skyldes en fremadgaaende Bevægelse af de enkelte Vandpartikler. En Bølge synes at rulle frem; men et Stykke Kork, som flyder paa Vandet, følger ikke frem sammen med Bølgen. Naar man fastgør den ene Ende af et Tov, kan man fra den løse Ende af Tovet sende en Række Bølger af Sted, uagtet de enkelte Dele af Tovet bliver paa samme Plads. Det Hele består i en Række Svingninger.

Nogle Skibsførere synes at forveksle den Sø, som skyldes den herskende Vind, med den Bølgebevægelse eller Dønning, som skyldes fjærnere Stormes Magt, og som undertiden sætter Navigatorer i Stand til at slutte sig til kommende Forstyrrelser i Atmosfæren og derefter at tage de nødvendige Forholdsregler derimod.

Ethvert Skib har sit særegne Tidsafsnit for Rulninger, og dets Risiko under disse er størst, naar dette Tidsafsnit falder sammen med det samme Tidsafsnit for de rullende Bølger. Naar man tager i Betragtning, at et Skib ikke blot har en fremadgaaende Bevægelse, men ogsaa duver og ruller, vil man kunne forstaa, at Maalingen af Bølgernes Perioder og Højde ikke er saa let en Sag fra et Skib, som det kunde ønskes. Kyndige Mænd har imidlertid angivet, hvilke Fordringer der fra Videnskabens Side maa stilles til en nautisk Ob-

servator og fremsat Formler for Reduktion af Bølgeobservationer, som er taget fra et Skib i Bevægelse, saaledes at Resultatet af saadanne bliver det samme, som om Observatoren havde haft en fast Standplads.

Automatiske Redningsveste. Man har i Frankrig konstrueret nogle ganske mærkelige Redningsveste af ny Indretning. Kendte er fra ældre Tid Veste med en Gummisæk i, som blæses op og lukkes ved en Ventil paa samme Maade som Luftpuder. Den ny Slags Veste er i det Ydre som disse, men Luftbeholderne (to foran, to bag) pustes op automatisk, naar Vesten kommer i Vand, ved to smaa Beholdninger af Kalciumkarbid, som sidder i de fri Ender af en Gummislange, der forbinder de fire Luftpuser. Falder den, der har Vesten paa, i Vandet, trænger dette ind til Kalciumkarbidet, lukker automatisk bag sig og udvikler nu Acetylen gas, denne fylder saa Poserne og bærer Manden oppe. (»Berl. Tid.«)

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Ydun« (Stabelnummer 127) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev d. 12. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 183'—0" langt i Hoveddækket, 31'—0" bredt og 12'—8¼" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansions Maskine med Overflade Kondensation af 900 I. H. K.

Dette Skib er det andet i Rækken af Nybygninger, som forsynes med Schmidts Overheder.

Den 11. ds. blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok en ny Damper sat i Vandet. Skibet, der fik Navnet »Odin«, bygges for Regning D. F. D. S.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 30. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1910.

Bestyrelsen.

**Eneste Specialitets-Værksted for
Cocos-Trosser i alle Dimensioner**

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 14./3. — Alexandra, Nielsen, ank. Smyrna 12./3. — Algarve, Borries, ank. Tarragona 13./3. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 11./3. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 13./3. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9./3. til New York. — Arkansas, Petersen, ank. Filadelfia 12./3. — Arno, Struberg, ank. Leghorn 12./3. — Aurora, Fischer, ank. hertil 12./3. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, ank. Riga 8./3. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 13./3. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 5./3. til New York. — Chr. Broberg, Morten-

sen, ank. Newport 12./3. — Christian IX, Holm, afg. herfra 12./3. til Königsberg. — Dagmar, Bogvad, pass. Quessant 13./3. hertil. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 10./3. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 13./3. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Andresen, pass. Brunsbüttel 11./3. for London. — Garonne, Kromann, afg. herfra 13./3. til Kristiania. — Georgios, Sørensen, afg. Libau 12./3. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 13./3. til Kristiania. — Hengest, Munck, ank. hertil 12./3. — Helm, Sonne, afg. herfra 12./3. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 10./3. til Reval. — Jolanta, Simonsen, ank. Stettin 10./3. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 13./3. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 9./3. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 13./3. for Havre. — Kurusk, Gommesen, afg. herfra 10./3. til Reval. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 9./3. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, ank. Algier 12./3. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 12./3. til Savannah. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 13./3. til Limni. — Moskov, Jon Jønsen, afg. Dunkerque 12./3. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Dunkerque 11./3. til Newport. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Reval 11./3. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, afg. herfra 13./3. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 9./3. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. Rotterdam 11./3. — Perm, Christensen, afg. London 12./3. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 11./3. — Saga, Wiberg, ank. hertil 13./3. — Seine, Damp, afg. Bordeaux 13./3. til Rochelle. — Texas, Lissner, ank. Dunkerque 8./3. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 12./3. — Tiber, Bech, afg. herfra 11./3. til Dunston. — Tyr, Thaning, ank. hertil 13./3. — Viking, Meyer, ank. Bergen 13./3. — Dokka, ank. Liverpool 3./3. — Vadsø, ank. Stettin 6./3. — Karin, afg. herfra 8./3. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, afg. Blyth 12./3. til Neufahrwasser. — Johan Siem, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 12./3. til Riga. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Libau 6./3. til Acton Grange. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 7./3. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Cyprus 26./2. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 10./3. til Venedig. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Methil 2./3. til Savona. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Leith 3./3. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Newcastle 7./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Genua 9./3. — Newa, Dahl, afg. Pozzuoli 9./3. til Azow.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Leith 8./3. — Nautik, N. Nielsen, ank. Cartagena 11./3. — Nordsoen, Gram, ank. Hamburg 8./3. — Fylla, Christensen, afg. Cardiff 8./3. til Kjøbenhavn. — Gerda, Iversen, ank. Thames 11./3. — Hebe, Gregersen, ank. Havre 12./3. — Karla, Sørensen, afg. Hamburg 10./3. til Fenit. — Napoli, Mathiasen, ank. Randers 9./3. — Bodil, Uldall, ank. Skelskjør 10./3. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Goole 12./3. til Tuborg. — Norma, Schiff, afg. Königsberg 12./3. til Belfast. — Alfa, Lauritsen, ank. Danzig 12./3.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Arzew 9./3. — Helga, Vaaben-Hansen, ank. Arzew 12./3. — Martha, Christensen, ank. Toulon 11./3. — Elna, Ratje, ank. Grangemouth 8./3. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 12./3. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 12./3. — Jeanue, Løffer, afg. Tunis 12./3. — Vera, Risø, ank. Kirkealdy 12./3. — Daisy, Lagesen, ank. Arzew 13./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 11./3. til Libau. — London, Bom, ank. Barcelona 7./3. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 12./3. til Blyth. — Bryssel, Kaas, afg. Tripoli 25./2. til Sunderland.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Bock-Hansen, afg. Rufisque 6./3. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, ank. Rufisque 7./3.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Swansea 5./3. — Russia, Poulsen, afg. Konstantinopel 4./3. — Carl Hecksher, Starek, afg. Newport Mon 7./3. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normania, Eriksen, afg. Cienfuegos 8./3. — Euxinia, Lund, ank. Kristiania 10./3. — Canadia, Jespersen, ank. New York 4./3. — Livonia, Lindberg, ank. Cartagena 2./3.

Østerøen. Cimbrja, Nielsen, afg. Boston 11./3. — Patria, Dam-Larsen, ank. New York 8./3. — Gratia, Sørensen, afg. Oran 3./3. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 9./3.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Sulina 9./3. — Gallia, Nielsen, ank. Neapel 10./3. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, afg. Algier 5./3. — Kotonia, Friis-Rasmussen, afg. Algier 3./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Windau 11./3. — Granaria, Jørgensen, ank. Filadelfia 4./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Dakar 6./3. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 25./2.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Hull 9./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Stettin 10./3. — Scalia, Jensen, ank. New York 11./3. — Frumentia, Andersen, ank. Santiago 8./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Newport Mon 4./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 10./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 10./3. for Penang. — Cathay, Kruse, afg. Singapore 11./3. til Honkong. — Indien, Gabe, afg. Hongkong 8./3. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./3. til London. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Algiers 10./3. til Frederiksstad. — Chumpon, Hansen Raun, afg. Antwerpen 10./3. til Port Said. — Pangan, Knudsen, Singapore 10./3. til Bangkok. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 7./3. til Marseille.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Kjøbenhavn 10./3. til Rotterdam. — St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 4./3. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 25./2. til Havre.

Ærø. Erindring, Nielsen, ank. Stockholm 10./3. — Enigheden, Jensen, ank. Windau 11./3.

Torm. Sara, Jensen, pass. Kanalen 14./3. — Helene, Sørensen, ank. Grangemouth 13./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Karrebæksminde 13./3. — Hermia, Hansen, pass. Amsterdam 13./3. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 8./3. — Sjælland, Dam, afg. Sunderland 10./3.

Svendsen & Christensen. Peter Willemoes, Jensen, ank. Stettin 5./3. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Cardiff 4./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Methil 11./3. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Swinemünde 8./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøge 12./3. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Assens 12./3. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingør 23./2.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Esbjerg 12./3. — Rimfaxe, Faber, ank. Hull 12./3. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 11./3.

Thore. Perwie, Egidiussen, ank. Faskrudsfjord 10./3. — Kong Helge, Olsen, afg. Burntisland 11./3. — Mjølner, Clausen, ank. Eskelfjord 11./3. — Ingolf, Schiøttz, afg. Sandarkrak 11./3. paa Rejse østover. — Sterling, Hansen, ank. Reykjavik 11./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Barcelona 8./3. til Liverpool. — Vera, Risø, ank. Kjøge 12./3. — Freja, Nielsen, ank. Halmstad 11./3.

Sejlskibe.

Ærø. Alf, Hansen, ank. Åhus 8./3. — Minde, Rasmussen, ank. Kolberg 8./3. — Emilie, Friis, ank. Libau 9./3. — Amalie, Andersen, ank. Swinemünde 9./3. — Ellen, Lauritzen, ank. Falmouth 8./3. — Skandia, Fabricius, ank. Bandholm 8./3. — S. L. Weber, Christensen, ank. Horsens 10./3. — Kastor, Albertsen, ank. Swinemünde 12./3. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 12./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Dysart 11./3. — Alfa, Madsen, ank. Puerto Columbia 10./3. — Gloria, Fabricius, ank. Karlshamn 11./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Sølvborg 10./3. — Marie, Petersen, ank. Rudkjøbing 10./3. — Søstrene, Christensen, ank. Bordeaux 11./3.

INDEHOLD

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 15. Marts 1910. — Lovforslaget om Anlæg af en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Stor Virksomhed,

som er i stærk Fremgang og som egner sig for en Søfarende: kan afstaas. Kontant Udbetaling 25 à 20.000 Kr. Bill., mrk., „210“, modtager dette Blads Kontor.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dannebrog“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 23. Marts d. A. Kl. 1 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 15. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

„Dampskibsselskabet af 1896“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 23. Marts d. A. Kl. 1½ i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 15. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Neptun“.

Den aarlige Generalforsamling afholdes Onsdag den 23. Marts d. A. Kl. 2 i Børsens Forsamlingsaal under Rampen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Virksomheden i det forløbne Regnskabsaar og Fremlæggelse til Decharge af det reviderede Regnskab.
2. Valg af Revisorer.

Adgangskort til Generalforsamlingen samt Udtog af Regnskabet udleveres fra den 15. Marts Kl. 10—2, paa Selskabets Kontor, Toldbodvej Nr. 15, imod Forevisning af Aktierne eller Opgave af Numrene paa de paa Navn noterede Aktier.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

C. K. Hansen.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdagen den 26. Marts 1910 Kl. 4 Efterm. i Kompagniets Kontorbygning, Hjørnet af Niels Juelsgade og Holbergsgade, med følgende Dagsorden:

1. Fortegnelse over de i Selskabets Bøger noterede Aktionærer, over de Aktionærer, til hvem Adgangskort er udstedte, samt over de anmeldte Fuldmagter.
2. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Driftsaar.
3. Det reviderede Regnskab for Driftsaaret til Meddelelse af Decharge tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
4. Forslag til Udbyttets Størrelse.
5. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
6. Valg af 2 Revisorer.

Stemmesedler udleveres imod Legitimation efter Lovens § 9 til Aktionærerne fra den 12. til den 23. Marts, hver Søndag fra Kl. 9—11 og 2—4 paa Kompagniets Kontor i ovennævnte Ejendom, hvor Vedkommende tillige kan erholde trykte Eksemplarer af Regnskabet.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

Bestyrelsesraadet.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører I. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftt.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. nr 62

Alt Skibsarbejde udføres Lille strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 102 Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen

Aalborg.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen. — Garantierar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansen“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler (Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“. Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi. Grundlagt 1852.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser. **Bunkerkul m. m.**

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirkes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 456 & 500.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prislister sendes paa Forlangende.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet 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 — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 18. Marts 1910.

Naar Fællesrepræsentationen og dermed allsaa ogsaa Dansk Sejlskibsrederi-Forening, hvis Stemme i den foreliggende Sag maatte have en ganske særlig Vægt, har givet Forslaget om en lav Broforbindelse mellem Masnedø og Falster efter den østlige Linie sin Tilslutning, da tør man uden al Tvivl gaa ud fra, at dette betegner Fællesrepræsentationens subsidiære Standpunkt. Den principale Betragtning for Skibsfarten kan nemlig kun være denne: Storstrømmen har fra Arilds Tid været Gennemsejlingsfarvand for en meget betydelig Del af vore Skibe, og vi maa derfor ønske, enten at der slet ikke bygges Bro paa dette Sted, eller — hvad der praktisk talt bliver det samme — at den faste Jernbaneforbindelse i givet Fald indrettes saaledes, at Gennemsejlingstrafikken slet ikke berøres deraf.

En lav Bro vil, hvorledes den end indrettes, og hvilke Sikkerhedsforanstaltninger man end træffer, stedse betegne en Byrde for Skibsfarten. Tilbage vil der altid blive Spild af Tid og maaske mangan Gang af en gunstig Lejlighed og dertil en forøget Risiko som Skibsfartens særlige Bidrag til en saadan Brobygning mellem Masnedø og Falster. Af disse Grunde maa Skibsfartens Tilslutning til det foreliggende Forslag nødvendigvis blive af subsidiær Karakter.

Den principale Betragtning lader sig dog efter alt at dømme desværre ikke gennemføre. Kravet om at gennemføre den paatænkte Forbedring af Forbindelsen mellem Sjælland, Lolland-Falster og Udlandet Syd efter synes stadig at vokse sig stærkere, Anlæggets finansielle Betydning for Staten hævdes med stedse større Styrke, og Planens Virkeliggørelse er sikkert et rent Tidsspørgsmaal. Kommer den ikke igennem i denne Samling, saa sker det formodentlig i næste. At indrette den faste Jernbaneforbindelse saaledes, at Farvandet Karakter af Gennemsejlingsfarvand lades uberørt, har derhos vist sig uigennemførligt — vel ikke teknisk set, men økonomisk, hvad der i Praksis betyder akkurat det samme; thi de Summer, det drejer sig om ved Anlæg af Tunnel eller høj Bro, ligger mellem 16 og 30 Millioner eller maaske rettere kun omkring det sidstnævnte Beløb og allsaa i Virkeligheden udenfor Mulighedernes Grænse.

Under saadanne Synspunkter bør Fællesrepræsentationens Tilslutning ses. Man har i Erkendelse af Sagens Betydning for Landet været villig til at bringe det Offer, som Brobygningen nu en Gang er og bliver for Skibsfarten, og man har derfor ønsket at strække sig det længst mulige for at komme Statsbanernes og Regeringens Ønsker i Møde. Men til Gengæld har man krævet visse Garantier til Sikring af Skibsfartens Interesser i Spørgsmaalet, og det kan ikke stærkt nok fremhæves, at forsaavidt Lovgivningsmagten vilde stryge disse Garantier, da var ogsaa Skibsfartens Tilslutning til Forslaget i samme Aandedræt bortfaldet.

Disse Sikkerhedsforanstaltninger kan, efter hvad der fremgaar af Lovforslaget af 9. Marts og de dertil hørende Bemærkninger, samt efter de Oplysninger, vi iøvrigt har indhentet, sammenfattes i følgende Hovedpunkter:

1) Tilvejebringelse af tilstrækkelig Ankerplads Vest for Brolinien ved Moleanlæg med tilhørende Udgravning paa Kalvflakket og Øst for Kalvøen,

- 2) Bugserhjælp ved to Slæbedampere,
- 3) Etablering af Signaler for Lukning af Broen i passende stor Afstand fra denne saavel paa Østsiden som paa Vestsiden samt fornøden Belysning af Broens Gennemsejlingsaabning(er),
- 4) Ansættelse af søkyndigt Personale til Betjening af Svingbroen og Overledelse af Slæbertjenesten, samt derhos
- 5) at Svingbroen (Løftebroen) holdes aaben for Gennemsejling Dag og Nat med Undtagelse af de Afbrydelser, Toggangen kræver, og
- 6) at Statsbanerne hæfter for Skade paa Skib og Lading, foraarsaget ved Paasejling af Broen, med mindre det gøres antageligt, at Paasejlingen er foranlediget ved mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken vedkommende Skibs Reder eller Mandskab bærer Ansvaret.

Lovforslaget om en Jernbanebro mellem Masnedø og Falster, som Osdag den 9. ds. blev forelagt i Folketinget, blev af dette underkastet første Behandling Fredag den 11. og Lørdag den 12. ds., og i Mandags henvist til et Udvalg bestaaende af nedennævnte 15 Medlemmer:

L. Rasmussen, P. Th. Nielsen, Rs. Andersen, Chr. Reventlow, Ludv. Reventlow, J. Frederiksen, Vald. Olsen, L. Jessen, H. Nielsen, Rørdam, C. Slengerik, J. Andersen, H. Hammerich, L. Dinesen og J. Wulff.

Udvalget har valgt Chr. Reventlow til Formand og V. Olsen til Sekretær.

Udenrigsministeriet meddeler:

Det kgl. Konsulat i Gøteborg har hertil indberettet, at Trollhätta Kanalen og dens Sluser, efter at Kanalen har været afspærret for Vinteren, aller vil blive aabnet for almindelig Sejlads den 15. April.

I Henhold til en fra det kgl. Konsulat i Tunis modtagen Indberetning meddeler Udenrigsministeriet herved, at der den 28. Februar d. A. er udstedt en tunesisk Anordning, hvorved det paabydes Skibskaptajner at anmelde enhver Forandring, der maatte ske i Sundhedstilstanden hos de Ombordværende under Skibets Ophold i tunesisk Havn, til Havnevæsnets Sanitetsbestyrelse.

Indlæggelse paa de stedlige Hospitaler af Patienter fra et Skib, der lider af en smitsom Sygdom, det være sig Mandskab eller Passagerer, kan ikke finde Sted, forinden ovennævnte Anmeldelse er foretaget.

Fra Det kgl. Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 221. Store-Bælt, Sydlige Blad. Maalestok 1:70,000 og Kort Nr. 229. Kjøbenhavn, Red og Havn, fra Stubben til Vestre Gasværkshavn. Maalestok: 1:10,000.

I de to førstkommende Uger vil *Dansk Søfartstidende* paa Grund af Helligdagene kun udkomme én Gang henholdsvis Onsdag den 23. og Onsdag den 30. ds.

„United States“s Grundstødning.

Faren ved »Ildjærnsfluen«.

Taagen i Kristianiafjorden om Vinteren er den værste Hindring for Skibsfarten paa Kristiania, skriver »Nor-

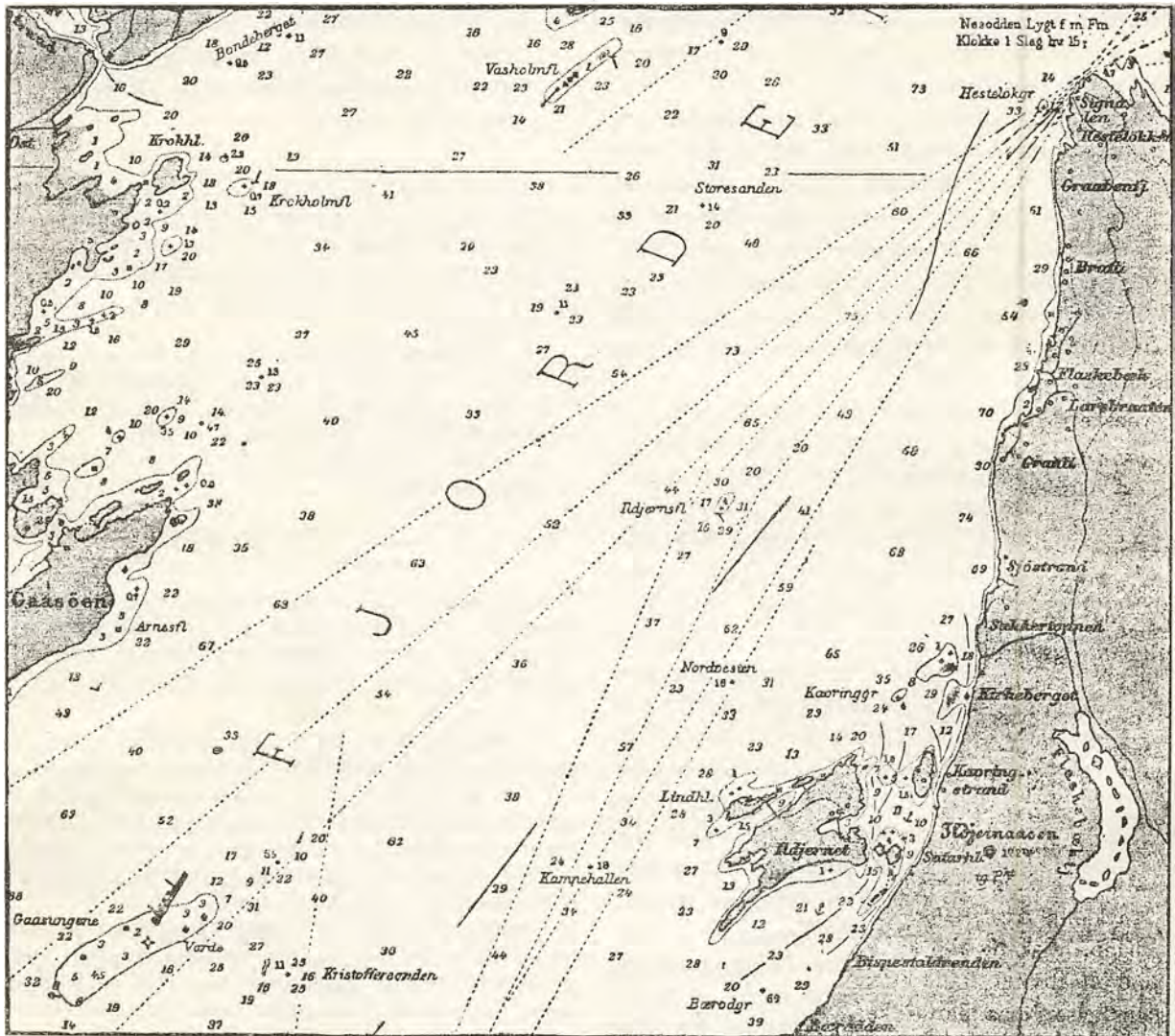
ges Sjøfartstidende«. Isen kan bekæmpes med vore udmærkede Isbrydere, men mod Taagen staar man magtesløs.

Det eneste Middel, man har til sin Raadighed, er Varselsignaler, men naar der ses hen til, at Kristiania har den største Skibstrafik i Landet, og at Eksporten og Importen fra Søsiden over Hovedstaden omfatter den væsentligste Del af hele Landets Handel, maa det siges, at der ikke er gjort, hvad der kan gøres for at lette Trafiken i de vanskelige Vintermaaneder. Der mangler Taagesignaler paa flere Steder, hvor de burde findes, og der ligger midt i Farvandet Grunde, som burde sprænges bort.

En af de farligste Grunde i hele Fjorden er »Ildjærnsfluen«. Den ligger midt i Kurslinien mellem Næs-

imellem. Mere kan man ikke forlange af Vanskeligheder for store og dybtgaaende Skibe i Taage. Og der findes intel, som advarer mod Faren, hverken paa selve Fluen eller paa Eljærnes eller paa Gaasungerne.

For en Del Aar siden rejste sig i interesserede Kredse Spørgsmaalet om at bortsprænge Ildjærnsfluen, hvilket førte til, at der fra Forsvarsdepartementet kom Anmodning til Arbejdsdepartementet om at lade udarbejde Overslag over et saadant Arbejde. Overslaget blev leveret fra Havnedirektøren i Juli 1905 og lød paa to Alternativer. Det ene gik ud paa at sænke Grunden til 9 Meter under Lavvande; hvad der vilde koste 210,000 Kroner. Det andet Alternativ foreslog Grunden sænket til 8 Meter under Lavvande med en Bekostning af 118,000 Kroner. Udgiftsforskellen var altsaa 92,000 Kr.



Kort over Kristianiafjorden med Angivelse af Stedet for »United States«s Grundstødning.
(Dybderne er angivet i Meter.)

odden og Steilene og har kun 12 Fod Vand over sig. I Taage og usigtbart Vejr er den alle større Skibes Skræk. Viger man af mod Øst, risikerer man at gaa i Land paa Ildjærnet eller paa Næsodlandet, og viger man af mod Vest, risikerer man at løbe paa Gaasungerne.

Man har nu kostbare Eksempler paa begge Slags Tilfælde. For en Del Aar siden skulde et stort Dampskib »Norden« i usigtbart Vejr vige Østen om »Ildjærnsfluen« paa Vej Nord efter; det kom for langt mod Øst og løb fast paa Næsodlandet. Og nu har vi Tilfældet med »United States«, som i Taagen har søgt at holde sig godt klar af Ildjærnsfluen paa Vestsiden og derefter er løbet paa Gaasungerne.

Der er ogsaa Eksempler paa, at Skibe, som af Frygt for at komme for meget ud af Kurslinien, er gaaet paa selve Ildjærnsfluen. Man har altsaa her inde i Fjorden baade Scylla og Carybdis og desuden Ildjærnsfluen midt

Senere har man intel mere hørt om Sagen. Derimod hører man hver Vinter Besværligheder over, hvilken Risiko store og kostbare Skibe med dyre Ladninger inde løber i Anledning af denne farlige Undervandsgrund midt i Kurslinien. Man sinker i Taage ofte mere ved denne ene Vanskelighed end ved de andre tilsammen. Hvad der aarlig tabes ved Forsinkelser eller alene ved en enkelt Ulykke som den med »Norden« eller den med »United States« nu opvejer fuldstændig, hvad det vil koste at faa den forfærlige Grund bortsprængt.

Vi véd ikke, hvor Sagen nu hviler; men Uheldet med »United States« burde give Anledning til, at den blev taget frem igen.

Saa vel ovenstaaende Artikel som det vedføjede Kort, der viser ikke blot de i Artiklen paaklagede Forhold, men

tillige Stedet for »United State«s Grundstødning, skylder vi vor norske Kollega.

Dansk Skibsfart, og da navnlig Det forenede Dampskibsselskab med sine kostbare og moderne Passagerbaade, er i væsentlig Grad interesseret i Navigeringsforholdene paa Kristianiafjorden og kan derfor kun se med Glæde; at det ansete norske Søfartsorgan ved denne Lejlighed paany har gjort sig til Talsmand for et Spørgsmaal, hvis Løsning maa synes at være i højeste Grad paakrævet.

Red.

Fragtmarkedet.

Alle Hjemgaaende Markeder viser stadig ringe Aktivitet, og gennemgaaende fragtes der kun for prompte Positioner. Raterne viser kun faa og smaa Forandringer fra forrige Uge, men hist og her synes der at være Udsigt til, at et Omslag til det bedre kan ventes, da Redernes Holdning overalt er meget fornuftig. Desværre er Afsætningsforholdene i Evropa for Korn temmelig daarlige for Øjeblikket, da Køberne ikke vil betale de Priser, som Eksportørerne forlanger. Rundt omkring i de store Korncentre skal der være store Varemængder, men de holdes foreløbig tilbage. Østersøens Genaabning ventes at ville falde ualmindelig tidligt i Aar, da Vejret har holdt sig saa mildt i den senere Tid, og det menes f. Eks. at Petersborg vil blive tilgængelig allerede omkring Midten af April. Det maa dog vist tilraades Rederne ikke at sende deres Tonnage for tidligt op; thi der vil efter al Sandsynlighed blive Mangel paa Arbejdskraft til Losning og Lastning, idet nemlig de russiske Havnearbejdere, der for største Delen kommer inde fra Landet, næppe vil indfinde sig før end en Uges Tid efter, at den russiske Paaske er forbi, og denne Fest falder først i Begyndelsen af Maj. Hvad Situationen i de engelske Kuldistrikter angaar, da svæver alt endnu i det uviste, men det er for Skibsfartens Trivsel i højeste Grad at ønske, at en Strejke i Wales og i Tynedistrikterne vil kunne afværges.

Det østlige Marked har ikke fragtet meget. Bombay betalte 14/ til til Havne U. K. eller Kontinentet pr. Marts og 19/ for Erts til Baltimore eller Filadelfia. For Ris fra Saigon betaltes 24/ til fransk Havn og fra Birma 21/3 à 21/9 O. C. En Sukkerlast fra Java pr. Juli til U. S. eller Evropa sluttedes til 25/3.

Sorthavet, Azow etc. tog kun faa Dampere til omtrent uforandrede Rater. Der betaltes bl. a. fra Nikolajeff 7/6 N. C. fra Azow. 8/6 »any«, 9/ Hamburg, prompt, og for en 3,400 Tons Baad pr. 15.—30. April 10/ til Danmark, én Lossehavn, 10/3 to. 10/6 tre Havne. Fra Sulina betaltes 7/6 til London for en prompt 2,900 Tons Baad. For Salt fra Eupatoria noteres 10/ til Riga for c. 5,000 Tons Baade pr. April.

Middelhavet er ret livligt, men Raterne er lave og giver næsten alle Underskud. Der fragtes overvejende for Erts, og blandt de sidste Befragtninger nævner vi 7/ Karthagena/Rotterdam, 7/3 Porman/Rotterdam, 12/6 Marbella/Filadelfia, »full terms«, 6/6 Huelva/St. Nazaire, 10/9 nordlig U. S. Havn. Fra Tunis til Norrköping og Wisby betaltes for en 2,400 Tons Baad 70 Øre pr. Hektoliter Salt, prompt, og for Fosfat Sfax/Zwyndrecht 6/6, Nantes 6/9 (3,000/3,600). For Erts fra Bilbao betaltes 4/3 Middlebro, 3/10½ Newport.

Nordamerika har hovedsagelig fragtet for Trælaster. Fra Golfen sluttedes der til River Plate fra 101/3 til 105/, medens der betaltes 65/9 til Rotterdam, option to hollandske Havne, inkl. Rotterdam 67/6. Savannah betalte 23/ à 23/6 U. K. eller Kontinentet for Bomuld etc. For Petroleum betaltes fra New York til Smyrna og 5 Havne i Levanten 15 Cents. Der gjordes en ret livlig Timecharterforretning, hovedsagelig for U. S. og Vestindie Traden.

Raten for saadan Forretning var omkring 2/9 pr. Ton Dødvægt for store Baade.

La Plata Markedet ligger lige usselt, og der effektueres kun ganske faa Befragtninger til meget lave Rater. Fra Rosario akcepteredes en 5,000 Tons Baad 7/3 til Liverpool, medens der fra San Lorenzo Grænsen sluttedes et Par Baade paa c. 4,000 Tons til 8/6 O. C. — 6 d. direkte Havn; yderligere 6 d. Reduktion hvis udsøgt Havn.

Østersøen har yderst lidt at byde paa for prompt Lastning, og Raterne er lave. Reval slutter til 10½ d. Hvedebasis London eller Rotterdam, medens der fra Windau eller Libau betaltes 8½ d. Havrebasis. Til Antwerpen eller Ostende noteres Frcs. 25/26 for D/B ¼ Boards. Riga betaler 20/ à 21/ pr. Favn Kortprops til Rotterdam. 19/ à 20/ D/B. til London eller Hull pr. April. Fra Danzig noteres 4/ pr. Ton Sukker til London.

Kulfragterne ligger ret uforandret undtagen til Sydamerika, hvortil lidt højere Rater blev betalt. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi Forth/Swinemünde 3/9 à 3/10½ (2,400 resp. 1,900), 4/ Neufahrwasser (1,300), 4/3 Kolding (1,200), 4/4½ Wismar (1,400), 3/9 Dunston/Libau (2,000), 3/10½ à 4/ Tyne eller Blyth/Swinemünde, 3/10½ Aalborg (1,500), 4/4½ Memel (1,200), 3/11¼ Malmø (2,100), 4/3 Rouen (2,300), 5/7½ Algier (2,600), 6/9 Piræus (3,500), 7/4½ Genua (3,000). Fra Cardiff blev der bl. a. sluttet til 5/7½ à 6/ Lissabon, 7/6 à 8/3 Genua, 7/6 Neapel, 7/6 Konstantinopel, 8/3 Port Said, 8/ Las Palmas eller Madeira, 17/ à 17/6 River Plate, prompt, 16/ à 16/6 senere.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Heimdal

afholdt d. 14. ds. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Werner dirigerede.

Den korresponderende Reder, Grosserer Martin Carl, aflagde Beretning og Reguskab.

I Begyndelsen af Aaret var tre af Skibene oplagt i Kjøbenhavn i c. tre Maaned; desuden havde Dampskibet »Elna« et længere Ophold i Genua paa Grund af Strejke. I Juni grundstødte Dampskibet »Martha« paa Gjedser Rev og fik betydelig Bundskade, som foruden selve Tabet ved Havariet forårsagede et betydeligt Tidstab ved Reparationen, og endelig udbrod der i August Strejke paa de svenske Lastepladser, hvorved alle de af Selskabets Skibe, der lastede i Sverige, fik lange Ophold. Ogsaa i Hvidehavet havde Skibene ligget en urimelig Tid for at laste.

Disse gentagne lange Ophold havde naturligvis forårsaget tilsvarende betydelige Tab i Driften, og naar hertil kom, at Fragterne i 1909 for Kul og Træ havde været lavere end nogensinde tidligere, og at man ikke som i de foregaaende Aar havde været i Stand til at slutte Here af Skibene forud til nogenlunde lønnende Fragter, var det at vente, at Aarets Resultat maatte blive utilfredsstillende.

Skibsbyggerfirmaet Wood, Skinner & Co., Ltd., der tidligere har bygget fem af Selskabets Skibe, sendte i Efteraaret Tilbud for Bygningen af et nyt Skib til saa billige og gunstige Betingelser, at Bestyrelsen efter nøje Overvejelse fandt det i Selskabets Interesse at akceptere Tilbudet.

I Følge Regnskabet udgjorde Overskudet inklusive Saldo fra 1908: Kr. 197,466; heraf foreslog Bestyrelsen, at der henlægges til Reservefonden Kr. 95,000 og udbetales et Udbytte af 3 pCt. Efter at samtlige Udgifter var afholdt, blev der en Saldo paa Kr. 3,809 at overføre til 1910.

Paa Forespørgsel af Justitsraad Møllmann oplystes det, at det ny Skib vilde komme til at koste c. Kr. 300,000.

Udsigterne for det indeværende Aar var foreløbig tilfredsstillende, idet samtlige Skibe var i Fart.

Der gaves Decharge.

Overretssagfører J. Werner genvalgtes som Komitteret. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Ærs Styrmandsförening

afholdt sin ordinære, aarlige Generalforsamling den 10. Marts.

Formanden bød Velkommen, hvorefter han afgav Beretning om Foreningens Virksomhed i det forløbne Aar. Foreningens Medlemsantal er stadig stigende.

Der er gennem Dansk Styrmandsforening sket Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart for at faa afskaffet den ulovlige Sejlads med Bedstemænd i Skibe, hvor Styrmand skal være paamønstret, og der er ligeledes gennem nævnte Forening sket Henvendelse til Dansk Sejlskibsrederi-Forening om det samme Uvæsen.

Dette har givet Anledning til, at Skibe, som har sejlet med Bedstemænd, har maattet afskedige disse og antage Styrmand. Imidlertid bør det nævnes, at Redere fra Marstal ikke har villet indlade sig paa dette for Styrmandene saa uretfærdige Forhold, ligesom den herværende Assuranceforening heller ikke tillader det.

Efter nogen Diskussion om det paatænkte Fællesraad for Danmarks nautiske Foreninger vedtoges det at sende to Repræsentanter til det endelig afgørende Møde.

Det reviderede Regnskab fremlagdes og godkendtes.

De efter Tur afgaaende Bestyrelsesmedlemmer, nemlig Chr. Petersen, Kraghns, Chr. Rasmussen, Ommel, og G. Hansen, Marstal, genvalgtes med Undtagelse af Chr. Rasmussen, der ikke ønskede Genvalg. I hans Sted valgtes R. Rasmussen, Ommel.

G. Hansen genvalgtes til Formand.

Den afgaaende Revisor J. Boye Rasmussen, Ommel, genvalgtes.

Det vedtoges at sætte Kontingentet til det fra Foreningens Stiftelse først vedtagne, nemlig 8 Kr. aarlig, i Stedet for som nu 12 Kr., saaledes at Kontingentet blev 8 Kr. for hele Aaret 1910.

Havarier og Forlis.

Adelaar, tysk Tjalk, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Neuss med en Ladning Oljekager paa Grund ved Svendborg. Skibet kom senere flot ved egen Hjælp, efter at en Del af Lasten var løstet i Lægter.

James Bibby, Skonnert af Liverpool, er d. 16. ds. paa Rejsen fra Port Madoc til Danmark med en Ladning Skifer strandet ved Mandal.

Fra Sø- og Land.

En ny engelsk Kæmpekrydser, hvortil Kølen lagdes i November Maaned f. A., faar Dampturbinmaskineri, der bygges hos Vickers, Sons og Maxim, den samme Fabrik, som har leveret Turbinerne til »Dreadnought«. Denne ny Krydser betyder en Verdensrekord, ikke alene i Marineskibsbygning, men ogsaa for Handelsskibes Vedkommende med Hensyn til Hestekraft og Fart, idet den skal have ikke mindre end 79,000 Hestekraft, hvad man forventer vil give Skibet en Hastighed paa 30 Knob. Til Sammenligning kan tjene, at den sidste Oceanflyver havde 66,000 Hestekraft, »Dreadnought« omtrent 25,000, medens de nuværende Slagskibkrydsere har 45,000, — altsaa en mægtig Forhøjelse.

(»Tidsskrift for Maskinvæsen«).

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes den 16. ds. en vellykket Prøvetur i Sundet med Værftets Nybygning Nr. 272, S/S. »Jakut«.

Damperen er bygget for Regning Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab i St. Petersburg og bestemt for Farten paa Østasien.

Hoved-Dimensionerne er 280' × 41' ½" × 25' ½" og Bæreevnen e. 3,000 Tons.

Et Søsterskib til »Jakut«, nemlig Damperen »Aleut«, vil om kort Tid være færdig til at gaa paa Prøvetur.

NOTICE

Gentlemen!

I beg to inform you that I have no longer any interest in my late husband's firm

N. P. Hansen, Stevedore, Cronstadt

& ask you to accept my sincere thanks for your kindness during the last 4 years.

Please note that all shares in shipping taken up by my late husband are in my hands & have nothing to do with the above firm.

I very much regret the serious state of shipping during the last few years but hope that this year will prove more profitable.

Yours truly

Wenifred Lamb

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 30. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1910.

Bestyrelsen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skr aatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaase eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Riga 14./3. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 14./3. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Algier 16./3. — Anglo Danc, Wienecke, afg. Arendal 16./3. nordpaa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Havre 15./3. til Reval. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9./3. til New York. — Arkansas, Petersen, afg. Filadelfia 14./3. til Baltimore. — Arno, Strubberg, ank. Leghorn 12./3. — Aurora, Fischer, afg. herfra 15./3. til Königsberg. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Riga 16./3. til Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 16./3. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 5./3. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newport 15./3. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 14./3. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunsbüttel 17./3. hertil. — Douro, Lunge, ank. hertil 16./3. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 15./3. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Thomsen, ank. London 13./3. — Garonne, Kromann, ank. Kristiania 14./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 16./3. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 15./3. — Hengest, Munk, ank. hertil 12./3. — Hjelm, Sonne, afg. Danzig 16./3. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Reval 14./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Stettin 10./3. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 15./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 9./3. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Havre 16./3. — Kurss, Gommesen, ank. Reval 14./3. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 16./3. — Loire, Craignou, oplagt. — Louise, Oest-Jacobsen, afg. Algier 14./3. til Gibraltar. — Louisiana, Ørsted, ank. Savannah 16./3. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 16./3. til Rodosto. — Moskov, Jon Jønsen, ank. hertil 15./3. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Newport 14./3. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Reval 16./3. — O. B. Suhr, Frisenotte, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, ank. Libau 14./3. — Oscar II, Hempel, ank. New York 9./3. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 17./3. — Perm, Christensen, ank. Libau 16./3. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 11./3. — Saga, Wiberg, afg. herfra 16./3. til Antwerpen. — Seine, Damp, afg. Rochelle 14./3. til Dunkerque. — Texas, Lissner, ank. Dunkerque 8./3. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 15./3. — Tiber, Bech, ank. Newcastle 15./3. — Tyr, Thaning, afg. herfra 15./3. til Windau. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 16./3. syd-paa. — Dokka, afg. Liverpool 15./3. hertil. — Karin, afg. Manchester 16./3. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 6./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Blyth 12./3. til Neufahrwasser. — Johan Siem, Nielsen, ank. Riga 15./3. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Acton Grange 12./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Ghent 14./3. til Methil. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Jaffa 15./3. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 10./3. til Venedig. — Michail Ontchou-

(Fortsættes Side 178.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

529. Afmærkning af Søminekorpsets Øvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet. Den 22de Marts 1910 afmærkes Søminekorpsets Øvelsesplads mellem og foran Mellemfort og Prøvesteen.

Samtidig tændes Varsellyrene paa begge Forter. (Kort Nr. 126, 182 og 203. Danske Lods, Side 276 og 277. Fyr-Fort, Nr. 210 og 220. Sømin.-Fort, Side 25.)

530. Afmærkning. Betonblokke udlagt. Saltholm-Flak N. og Dragør S. Sundet. Fra den 1ste April 1910 afmærkes Byggepladsen for et Fort paa Saltholm-Flak med Stålbænder paa Betonblokke, det S-ligste har en Stage med grøn Ballon paa Toppen. Omtrent 2½ Kbl N. for Byggepladsen udlægges et Mærkeskib, der viser de for Mærkeskibe for Vrag bestemte Signaler. Pladsen inden for Afmærkningen er spærret for al Sejlads. Mærkeskibets Plads: 55° 42' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd.

Landgrunden mellem Bothmauss-Sten og Land, c. 600 m S. for Indløbet til Dragør Havn, er nu spærret for al Sejlads. (Kort Nr. 126, 182 og 210. Danske Lods, Side 278 og 279.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2550 og 2894. Kjøbenhavn 1909.)

531. Grund afmærkes. Middeldgrund. Svendborg-Sund Ø.-lige Indløb. Farvandet Syd for Fyen. Den 1ste Maj 1910 udsættes en Halmpræk med to Halmviske tæt N. for 3, m Pullen paa Middeldgrund, S. for det Ø.-lige Indløb til Svendborg-Sund, 55° 1' N. Br. 10° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 149, 157, 160, 162 og 221. Danske Lods, Side 574. Sømin.-Fort., Side 49.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

532. Advarsel for Besøging. Lomnan (Dogovorrij). Sveaborg. Helsingfors. Finske Bugt. Finland. Ved Øen Lomnan vil der blive skudt skarpt paa ethvert Skib, som overskrider den yderste Afspærringslinie. Denne er afmærket

*) Reduktionstabel for Omsælning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

558. Fyrs Lysvinkel forandret. Nansemond River. Hampton Roads. Chesapeake Bay. Den mørke Vinkel i Nansemond River Fyr dækker nu over en Vinkel af 90°, fra S. 72½° Ø. og S. 17½° V. 36° 54' 53" N. Br. 76° 26' 40" V. Lgd.

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

559. Midlertidigt Fyr tændt. Port Progreso. Yucatan. Mexiko. Ved Toldbygningen i Port Progreso er tændt et rødt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret. Synsviddens: 6 Sm. 21° 17' N. Br. 89° 38' V. Lgd.

560. Baake optørt. Rackum Cay. Jamaica. Paa Rackum Cay er i 5. m Vand optørt en Baake, bestaaende af en Pæl med rød og hvid lodret stribet, firkantet Skive, 15 m SV. for Tønden, som er indtraget. 17° 55' N. Br. 76° 30' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

561. Tønde forandret. Porer. Kap Promontore. Østerrig-Ungarn. Tønden ved S.-kant af den N.-ligste af de to Grunde ved Klippen Porer er ombyttet med en sort Kugletønde. 44° 45' N. Br. 13° 38' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1380. Kjøbenhavn 1909.)

562. Dybde aftaget. Baricev S. Grossa NV.-Kyst. I Lobet S. for Klippen Baricev er Dybden kun 7 m. 44° 9' N. Br. 14° 51' Ø. Lgd.

563. Baaker og Fyr tændt. Adler Point. Mezuynta Red. Sorte Hav. Rusland. To Par Ledebaaker er optørt for at afmærke »Det Russiske Pampskibsselskabs Ankerplads. Det N.-lige Par er overet i N. 1° Ø., og bestaar af hvide Pæle med rød Firkaant. Om Natten vises et rødt, fast Fyr fra hver Baake. Det S.-lige Par er overet i S. 85° Ø., og bestaar af hvide Pæle med hvid Trekaant. Om Natten vises et hvidt, fast Fyr fra hver Pæl. Adler Point: 43° 25' N. Br. 39° 55' Ø. Lgd.

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

564. Grund. Canale di Massaua. Røde Hav V.-Kyst. En 6 m Grund, der er c. 4 Kbl lang i NNW. og SSW. ligger 6 Kbl fra Kysten, c. 7. Sm NNØ. for North Bluff. Kysten er rigtig aflagt i Kortene, hvorfor Forsigtighed ved Besøgingen maa anvendes.

565. Fyrs Lysvinkel. Cape Rachado. Malacca Strait. Strait Settlements. Cape Rachado nye Fyr lyser Farvandet rundt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 327. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

566. Fyrskibet »Samar« paa Station. Borneo S.-Kyst. Fyrskibet »Samar«, som var rapporteret ikke at være paa Station, ligger paa sin Station. 3° 40' S. Br. 110° 19' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 466. Kjøbenhavn 1910.)

567. Oplysning om Rev. Banka Ø.-Kyst. Muntok Ril, med en mindste Dybde af 3. m, ligger paa 2° 33' S. Br. 106° 20' 40" Ø. Lgd. S.-Spidsen af Robbert Ril, som falder bort, ligger paa 2° 1' 40" S. Br. 106° 20' 40" Ø. Lgd.

568. Sten fundet. Sedanau Ø. Groot Natcena V.-Kyst. I Farvandet Ø. for Sedanau er fundet en Sten, paa 3° 47' 46" N. Br. 108° 2' 48" Ø. Lgd.

569. Grunde fundet. Fai Tsi Long Arkipel. Baie d'Halong. Fransk Indo

China. Klipper med følgende Dybder er fundet saaledes: 2. m, 856 m N. 12½°

med en Tavle, hvorpaa Forbudet er malet paa det russiske, finske og svenske Sprog.

533. Rednings-Station oprettet. Worms. Moonsund. Rusland. Ved Fyret paa Øen Worms er oprettet en Rednings-Station. 59° 2' N. Br. 29° 7' Ø. Lgd. **534. Atmærkning. Trave, Tyskland.** Paa Rantieroflat, Dünnerspahl og Dne d'Alberne oven for Huppahl i Stechenbucht, der alle haves om Skrybord for Iudgaende i Trave, brænder nu grønne Fyr. Stechenbucht: 53° 57' N. Br. 10° 31' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

535. Fyr tændt. Rusland. I Peehleiga Gull, paa Romanov Point, er tændt et hvidt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret. 69° 40' N. Br. 31° 25' Ø. Lgd. Paa Kildin Island, paa Mogleini Point er tændt et hvidt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret. 69° 19' N. Br. 34° 23' Ø. Lgd.

536. Grund tiltaget. Amrum 50. Tyskland. Den yderste Spids af Wittuhn ved Amrum Sø-Ende har skudt sig saa langt N. eller, at man for at staa ind i Amrum Havn maa holde Amrum høje Bagfyr fri til højre af Forfyret. 54° 37' 54" N. Br. 9° 23' 9" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

537. Nat-Stormvarsels-Signal. Büsum. Fra 1ste April 1910 gives atter Stormvarsels-Signaler om Natten ved Büsum med en rød Lanterne. 54° 8' N. Br. 8° 52' Ø. Lgd.

538. Vrag borttaget. Bielenberg. Eiben. Vraget af den ved Bielenberg sunkne Dampet »Année« er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 383. Kjøbenhavn 1910.)

539. Tidsignal gives atter. Wilhelmshaven. Jade. Tidsignal gives atter i Wilhelmshaven. Kuglen faldet Kl. 12 Tim. 0 Min. 0 Sek. Md. og Kl. 1 Tim. 0 Min. 0 Sek. Em. mellemeuropæisk Tid. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2516. Kjøbenhavn 1908.)

540. Sommervejer. Værelstet. Jade. Fra 23de Marts til 1ste Oktober 1910 afholdes Sommervejer i Værelstet. Pladsen begrænses mod N. af en Linie i V. fra Tønde 23, mod Ø. af 6 m Kurven, mod S. af en Linie Ø. for Tønde Varel B, og i V. af en Linie i N. fra Tønde Varel B, og desuden ved Bøjer med rødt Flag. Pladsen er spærret for al Søflads. Dampene med rødt Flag eller en rød over en hvid Lanterne forude ligger ude. Anvisninger skal udbetraget læges.

541. Sommermærkning. Holland. I Holland er Sommermærkningen bogenytt.

542. Dybde. Thomas Smitgat. Zeegeet van Terschelling. I Thomas Smitgat er den mindste Dybde midtderaaen og paa Baen 3,2 m.

543. Dybde. Jmuiden. I Jmuiden Haven er den mindste Dybde 9,1 m.

544. Flaade udlagt. Lens. Hartingvliet. I Lens er udlagt en Skrydflaade paa 51° 49' 0" N. Br. 4° 6' 44" Ø. Lgd.

545. Vrag. Wemeldinge. Ooster Scheide. Et kulladet Sejskib er sunket tæt Ø. for Ø-Molen til Wemeldinge Haven. 51° 31' N. Br. 4° 0' Ø. Lgd.

546. Vrag afmærket. Maze Point. Harwich. England. Sejskibet »Arthur Cookson« er sunket N. for Maze Point, 1,2 Sm N. 23° Ø. fra Maze Taarn, og i N. 77° V. fra den rød og hvid lodret stribede Skannetunde med Ballon ved Stone Bank. Tæt Ø. for Vraget er udlagt en grøn Vragtønde. 51° 52' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.

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

547. Taagesignal. Tréport. Frankrig. Taageklokken paa V-Molen ved Tréport, der hver 6 Sek. giver To-Slag, er kun i Virksomhed fra 3 Timer før til 3 Timer efter Hofjande. 50° 3' 53" N. Br. 1° 22' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 190. Kjøbenhavn 1910.)

548. Belysning forandret. Cherbourg. Det hvide, faste Fyr paa Fort Querqueville er slukket. Paa Yderenden af V-Dæmningen, ved det V-lige Indløb til Ræden, er tændt et fast Fyr, der viser grant Lys fra N. 60° V. gennem V. og S. til S. 70° Ø., hvidt Lys over den øvrige Horizont. Flammens Højde: 15 m. Lys-æven: 11,2 Sm for det hvide, 6,2 Sm for det grønne Lys. 13 m høj Fyrpæl. 49° 40' 20" N. Br. 1° 39' 45" V. Lgd.

Den røde Vinkel i Fyret paa den store Dæmnings V-Hoved lyses nu fra S. 50 Ø. gennem S. V. og N. til N. 73° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1961. Kjøbenhavn 1909.)

549. Fyr tændt. Taagesignal. Platte Fougeré. Little Russel Channel. Guernsey. Channel Islands. Paa Platte Fougeré er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, e. ½ Kl S. 10° V. fra Bæken paa Grundens N-Ende. Flammens Højde: 15 m. Fyrtaarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 49° 30' 40" N. Br. 2° 29' 12" V. Lgd.

Omtrunt fra den 15de Marts 1910 gives Taagesignal ved Fyret med en Sirene, der hver 90 Sek. giver Et-Stød, Stød 2½ Sek., Pause 87½ Sek. Naar Sirenen er i Uorden, giver en Sirene paa Fort Doyle, paa Guernsey NØ-Ende, hver 90 Sek. To-Stød med dyb Tone, hver Støds Varighed 2½ Sek.

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

550. Vrag afmærket. Gironde. Frankrig. Paa Garonne vestre Bred, mellem Sainte Barbe og Le Caillon er opført en Bæke med grøn Ballon ovenfor, og en ligende Bæke nedentor Vraget af »Montgomery«, e. 80 m fra Kysten. 44° 58' 44" N. Br. 0° 32' 54" V. Lgd., og 44° 59' 9" N. Br. 0° 33' 7" V. Lgd.

551. Fyr. Ria de Ondarroa. Spanien N-Kyst. Paa Yderenden af Dæmningene ved Ria de Ondarroa er tændt hvide, elektriske Fyr.

552. Belysning forandret. Portimao Munding. Portugal. De to røde, faste Ledefyr tæt ved Mundingen paa venstre Bred af Portimao er flyttet saaledes: Kor-fyret 1,1 Kl S. 1° V. hen til Pynten S. for Fort San Joao, 37° 7' N. Br. 8° 31' V. Lgd., Bagfyret til 1,2 Kl N. 57° Ø. fra Forfyret. Holdt overet i N. 57° Ø. leder de over Barron. Bagfyret flyttes naar nedvendigt.

Det røde, faste Fyr 3 Kl N. 28° Ø. fra Fort San Joao, det tidligere Bagfyr, er forandret til et grønt, fast Fyr.

553. Fyr slukket. Guadiana. Portugal S-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa San Antonio Point er slukket. 37° 10' N. Br. 7° 24' V. Lgd.

554. Tønde udlagt. Minots Lodge Fyr Ø. Boston Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. En sort Stumpetunde Nr. 1 er udlagt i 17 m Vand NØ. for 6,4 m Grundten, som ligger e. 2½ Sm N. 82° Ø. fra Minots Lodge Fyr, fra Fyret i N. 79¼° Ø. og fra Graves Fyr i S. 54¼° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 145. Kjøbenhavn 1910.)

555. Vrag borttaget. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Lægeteren »Sienandah«, som har sunket 1½ Sm SØ. for »Shovell's Shoal« Fyrskib, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. 41° 32' 0" N. Br. 69° 57' 32" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2683. Kjøbenhavn 1909.)

556. Vrag borttaget. East River. New York. Vraget af Kulprammen, som har sunket i East River, tæt ved Gouverneur Slip Ø-Prethoved, er borttaget, og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 450. Kjøbenhavn 1910.)

557. Tønde forandret og flyttet. Deep Water Point Range. Delaware River. Deep Water Point Range Tønde Nr. 5 D er ombyttet med en Stumpetunde, der ligger e. ½ Kl fra Ledelinjen, fra Finns Point bageste Ledefyr i N. 40¼° V., og fra Finns Point Jetty Fyr i N. 25¼° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« 1989. Kjøbenhavn 1909.)

75

V. fra Toppen af Elefant. 20° 48' 22" N. Br. 107° 11' 33" Ø. Lgd. — 3,2 m, 425 m N. 65° Ø. fra den S-ligste Trois Grâces. 20° 49' 0" N. Br. 107° 11' 51" Ø. Lgd. — En Klippe, der falder 0, m tør, 990 m N. for Toppen af Bonnet. 20° 49' 43" N. Br. 107° 12' 26" Ø. Lgd. — 1,0 m, 2060 m N. 70° V. fra Escalier S.-Pynt. 20° 50' 28" N. Br. 107° 12' 40" Ø. Lgd. — 2 m, 200 m S. for Escalier S.-Pynt, paa en Grund med under 3 m af 80 m Udstrækning, der er 9,3 m Dybde mellem Grunden og Escalier. 20° 50' 0" N. Br. 107° 13' 46" Ø. Lgd. — 3 m, 860 m S. 16° Ø. fra Toppen af Souffleur. 20° 49' 37" N. Br. 107° 14' 22" Ø. Lgd. — 2, m, 2890 m N. 32° Ø. for La Mère. 20° 49' 10" N. Br. 107° 15' 8" Ø. Lgd. — 2, m, 3100 m N. 46½° Ø. for La Mère. 20° 49' 2" N. Br. 107° 15' 32" Ø. Lgd.

570. Dybde aftaget. **Tsung Ming Crossing. Yang Tse Kiang. China.** Dybden i Tsung Ming Crossing aftager. Der er nu 4 m ved Lavvande i Nærheden af Second Crossing Tønde, som ligger paa 31° 27' N. Br. 121° 32' Ø. Lgd.

571. Fyrs **Beliggenhed Kutsu Somu. Kokuntau Islands. Korea V.-Kyst.** Kutsu Somu hvide Blinkfyrligger 4½ Kbl N. 65½° V. fra Kutsu Somu Triangulation-Station. 35° 51' 32" N. Br. 126° 19' 2" Ø. Lgd.

572. **Vrag. Hime Shima NV. Suo Nada. Naikai. Japan.** Et Sejskib ligger sunket 7 Sm N. 57½° V. fra Hime Shima Fyr. 33° 47' N. Br. 131° 35' Ø. Lgd.

573. **Vrag. Hakodate Bay. Hokushu S.-Kyst.** Et Vrag ligger sunket i Indløbet til Hokodate Bay, e. 3 Sm S. 78½° V. fra Kattoshi Zaki Fyr, og N. 31° Ø. fra Hakodate Fyrskib. En Tønde er udlagt ved Vraget. 41° 45' 9" N. Br. 140° 39' 42" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller Bogs Nr.
 N 203
 R 180
 † 180
 † 250 a
 † 250
 † 2

Holland:
 Noordzee. Monden van de Schelde. 1 : 50,000, met plan: Reede Vlis-singen en Sardijngcul. 1 : 20,000. Februar 1910. Pris: f 1,75.

Japan:
 Kyushu. Oktober 1909.
 Tidligere Udgaver.
 Guaran Pii to Pinamu. Oktober 1909.
 Tidligere Udgaver.
 Main Part of Japan & Korea. Oktober 1909.
 Tidligere Udgaver.

Søkort-Arkivet.

Paa **Søkort-Arkivet** er udkommet:
 Kort Nr. 221. Store-Bælt. Sydlige Blad. Maalestok: 1 : 70,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
 Kort Nr. 229. Kjøbenhavn. Red og Havn fra Stubben til Vestre-Gasværks-havn. Maalestok: 1 : 10,000. Pris: Paa Kortlæred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
 Kort Nr. 203. Kjøbenhavn. Red og Havn er annulleret.

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Marts 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	95 ³ / ₄	95 ³ / ₄	96
Danmark		44	46
Norden	82	82	82 ¹ / ₄
København	11 — 10 ¹ / ₂	10 ³ / ₄	11
Carl		70	71
Dannebrog	74 ¹ / ₄ — 1/2	74 ¹ / ₂	74 ³ / ₄
Skjold		42 ¹ / ₂	44
Urania		6	8
Union		8	13
Dampsk. af 1896		74 ¹ / ₂	75
Hejmdal		83	86
Østasiatiske	135 ³ / ₄ — 136	135 ³ / ₄	135 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		4	6
Gorm	72	72	74
Torm	60	60	64
Inga		10	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		3	3 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab	57	57	58
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	42 ¹ / ₄ — 42	42	42 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀₀ foren. Dampsk. af 88		102 ¹ / ₂	104 ¹ / ₂
4 ¹ / ₈ foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁰ / ₁₀₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		86 ¹ / ₂	87 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 2. Serie.		94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1.		96 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6.	89 ¹ / ₄	91 ¹ / ₄
4 ⁰ / ₁₀₀ — — —	7.	94	94 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3.	93	95
4 ⁰ / ₁₀₀ Østift. Kreditf.	9.	94 ¹ / ₄	94 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 ⁷ / ₄	150
Privatbank	103 — 103 ¹ / ₄	103	103 ¹ / ₄
Landmandsbank		136 ¹ / ₄	136 ¹ / ₂
Handelsbank		131	131 ¹ / ₄
Grundejerbank	26 ³ / ₄ — 27 ¹ / ₄	27	27 ¹ / ₄
Burm. & Wain	88 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄	88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		88 ¹ / ₄	89
Sukkerfabr.	261 — 262	261 ¹ / ₂	262
Bryggeri Aktier	165 — 155 ¹ / ₂	155 ¹ / ₂	155 ³ / ₄

Vekselkurser d. 16. Marts 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.05	88.90
London	18.21	18.18
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.00	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 16. Marts 1910.

Russiske Noter	216.60
4 ⁰ / ₁₀₀ Russiske Consols	91.30
3 ⁰ / ₁₀₀ % — Boden Kredit	87.60
5 ⁰ / ₁₀₀ Mexikanske 1899	102.50
5 ⁰ / ₁₀₀ Rumænske Stats	102.00
4 ⁰ / ₁₀₀ — — 1890	94.50

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

„Forenede Dampsk.“ 40,000, „Norden“ 14,000, „København“ 18,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 20,000, „Union“ 2,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 92,000, „Østasiatisk“ 144,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

koff, Harboe, ank. Savona 16./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Leith 3./3. til Aleksandria. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Elswick 12./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Genua 9./3. — Næwa, Dahl, afg. Pozzuoli 9./3. til Azov.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Leith 13./3. til Nykjøbing F. — Nautik, N. Nielsen, pass. Gibraltar 14./3. for Hamburg. — Ellen, Hansen, ank. Faro 14./3. — Fylla, Christensen, ank. Kjøbenhavn 14./3. — Gerda, Iversen, afg. London 14./2. til Messina. — Hebe, Gregersen, ank. Havre 12./3. — Inger, Larsen, afg. Belfast 14./3. til Cork. — Johanne, Thøgersen, ank. Cadix 12./3. — Karla, Sørensen, pass. Eastbourne 13./3. for Fenit. — Laura, P. Petersen, ank. Melilla 13./3. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 13./3. — Napoli, Mathiasen, afg. Kjøbenhavn 14./3. til Drammen. — Bodil, Uldall, afg. Kjøbenhavn 15./3. til Dunston. — Dagmar, Mikkelsen, pass. Skagen 15./3. for Tuborg. — Norma, Schiff, afg. Kongsberg 12./3. til Belfast. — Alfa, Lauritsen, afg. Danzig 15./2. til Esbjerg.

Danmark. J. N. Madvig, Schjødt, afg. Grimsby 12./3. til Kjøbenhavn. — Hamlet, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 13./3. til Blyth. — Helge, Pii, ank. Pillau 10./3. — Rolf, Reese, afg. Antwerpen 14./3. til Blyth. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Reval 8./3. til London.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 13./3. — London, Bon, afg. Barcelona 15./3. til Huelva. — Paris, Tholander, ank. Blyth 15./3. — Bryssel, Kaas, ank. Sunderland 14./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 6./3. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 14./3. til Dunkerque.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Aliger 13./3. — Russia, Poulsen, afg. Konstantinopel 4./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Bona 15./3. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 22./2. — Normannia, Erichsen, afg. Cienfuegos 8./3. — Euxinia, Lund, ank. Leith 15./3. — Canadia, Jespersen, afg. New York 13./3. — Livonia, Lindberg, ank. Cartagena 2./3.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, ank. Filadelfia 13./3. — Patricia, Dam-Larsen, ank. New York 8./3. — Gratia, Sørensen, ank. Antwerpen 12./3. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 9./3.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Konstantinopel 14./3. — Gallia, Nielsen, afg. Neapel 16./3. — Caledonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Hamburg 16./3. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Aarhus 16./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Windau 11./3. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 12./3. — Carbonia, Mathiasen, ank. Dakar 6./3. — Estonia, Winckler, afg. Blyth 25./2.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Bandholm 13./3. — Selandia, Troensegaard, afg. Stettin 16./2. — Socalia, Jensen, ank. New York 11./3. — Frumentia, Andersen, ank. Santiago de Cuba 8./3. — Boscia, Skovgaard, ank. Algier 12./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 10./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 10./3. for Penang. — Cathy, Kruse, afg. Singapore 11./3. til Hongkong. — Indien, Gabe, afg. Hongkong 8./3. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./3. til London. — Bintang, Juel-Hansen, pass. Gibraltar 12./3. til Frederiksstad. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Antwerpen 10./3. til Port Said. — Pangaun, Knudsen, ank. Bangkok 14./3. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./2. til Suez. — Bandon, Thomsen, ank. Genua 13./3.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. Rotterdam 13./3. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 4./3. til Demerara. — St. Jan, Ingemann, afg. Havre 14./3. til London.

Heimdal. Anine, Leth, afg. Arzew 9./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Arzew 16./3. — Martha, Christensen, ank. Toulon 11./3. — Elna, Ratje, ank. Tyne 15./3. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 12./3. — Simone, Møller, afg. Tyne Dock 13./3. — Jeanne, Løffer, afg. Tunis 12./3. — Vera, Risø, afg. Kirkaldy 15./3. — Daisy, Lagesen, ank. Arzew 13./3.

Dania. Ely, Meiuertz, afg. Barry Dock 11./3. til St. Vincent. — Nelly, Clausen, ank. Torre Annunziata 10./3. — Fanny, Eriksen, afg. Methil 4./3. til Livorno. — Lilly, Schubert, ank. Gibraltar 16./3. — Alexy, Jessen, ank. Swansea 11./3. — Dagny, Sørensen, ank. Horsens 15./3. — Mary, Bang, pass. Helsingør 16./3. for Bergen.

Era. Energi, Jensen ank. Sunderland 13./2. — Emanuel, Svane, ank. Hull 15./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 16./3. — Helene, Sørensen, afg. Grangemouth 14./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Karrebøksmunde 13./3. — Hermia, Hansen, afg. Amsterdam 16./3. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 8./3. — Sjælland, Dam, afg. Neufahrwasser 15./3.

Svendson & Christensen. Ajax, Brorsen, afg. Helsingør 17./3. — Alfred Hage, Møller, ank. Marseille 16./3. — N. G. Petersen, Block, ank. Blyth 15./3. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Cardiff 14./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wismar 15./3. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Cardiff 4./3. —

Peter Willemoes, Jensen, ank. Stettin 5./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøge 12./3.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 11./3. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Esbjerg 12./3. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 14./3. til Grangemouth.

Frem. Austa, Bagger, ank. Burriana 9./3. — Freja, Nielsen, afg. Halmstad 16./3. til Hull. — Vera, Tiug, ank. Kjøge 12./3.

Thore. Perwie, Egidiusen, afg. Faskrudsfojrd 14./3. til Norge. — Kong Helge, Olsen, ank. Sølvborg 15./3. — Ingolf, Schiøtz, afg. Akureyri 15./3.

Sejlskibe.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen ank. Middelfart 7./3. — Argus, Holm, ank. Karlshamn 7./3. — Hans Peter, ank. Rügenwolde 8./3. — Magnus, Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./3. — John Hintze, Knudsen, ank. Höganäs 10./3. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Stege 10./3. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 11./3.

Svendborg. Laura, Clausen, ank. Wemyss 9./3. — Libra, Hansen, ank. Langesund 10./3. — Concordia, Henriksen, ank. Aberdeen 10./3. — Severine, Jensen, ank. Warnemünde 10./3. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Haderslev 9./3. — Grethe, Hansen, ank. Rønne 10./3. — Urania, Nielsen, ank. Nyborg 10./13. — Fylla, Rasmussen, ank. Hartlepool 11./3. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Pillau 12./3. — Merkur, Lund, ank. Kings Lynn 12./3. — Ariel, Ravnemose, ank. London 14./3. — Galathea, Jensen, ank. Rønne 14./3. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Langesund 14./3. — Fulvia, Petersen, ank. London 15./3. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Frederiksstad 15./3. — Ellen, Andersen, ank. Moss 14./3. — Britannia, Rasmussen, ank. Aarhus 14./3. — Ludvig, Larsen, ank. Drøbak 15./3. — Dagny, Rasmussen, ank. Frederiksstad 15./3. — Fyn, Mouritzen, ank. Sølvborg 14./3. — Sophie, Jensen, ank. Kongsberg 15./3. — Confidence, Mikaelson, ank. Bordeaux 15./3. — Alfrede, Petersen, ank. Risør 15./3. — Doris, Købke, ank. London 15./3. — Lyø, Jensen, ank. Kongsberg 15./3. — Ester, Petersen, ank. Libau 14./3. — Clytia, Nielsen, ank. Kristianssand 11./3. — Fanny, Hansen, ank. Pillau 12./3. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Aarhus 13./3. — Severine, Jensen, ank. Malmø 14./3. — Union, Olsen, ank. Wemyss 12./3. — Kathrine, Hansen, ank. Malmø 13./3. — Emilie, Rasmussen, ank. Hamburg 13./3. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Fowey 14./3. — Zampa, Petersen, ank. Fowey 14./3. — Nanna, Madsen, ank. Berquora 15./3. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Drøbak 15./3. — Capella, Hansen, ank. Middlesbro 16./3. — Newsky, Nielsen, ank. Sandefjord 16./3. — Venus, Andersen, ank. Stralsund 16./3.

Era. Freya, Petersen, ank. Warnemünde 13./3. — Pampa, Svendsen, ank. Danzig 13./3. — Ami, Christensen, ank. Karlshamn 14./3. — Herkules, Bager, ank. Hammerham 14./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 13./3. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 13./3. — Debora, afg. Figueiro 12./3. til Dunkerque. — Bien, Petersen, ank. Helsingborg 14./3. — Neptun, Jensen, ank. Faxe Ladeplads 14./3. — Kronen, Hermansen, ank. Kjøbenhavn 14./3. — Mester, Petersen, ank. Lysekil 14./3. — Svip, Jensen, ank. Hammerhavn 14./3. — Malfridur, Hansen, ank. Hammerhavn 14./3. — Albertine, Madsen, ank. Ekeruførde 14./3. — Norden, Rasmussen, ank. Plymouth 13./3. — Mars, Stegmann, ank. Danzig 15./3. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 15./3. — Adele, Koek, ank. Travemünde 15./3. — Johanne, Hansen, ank. Svaneke Red 15./3. — Vigilant, Jacobsen, ank. Rønne 15./3. — Svane, Møllmann, ank. Frederiksstad 15./3. — M. Hay, Petersen, ank. Libau 15./3. — Hamlet, Rasmussen, pass. Gibraltar 6./3. for Bristol. — Ofelia, Clausen, pass. Gibraltar 6./3. for Gool. — Hosanna, Raahauge, ank. Rudkjøbing 15./3. — Vega, Hansen, ank. Kragerø 15./3. — Karen, Boye ank. Karlskrona 15./3. — H. C. Grube, Svane, er ank. Cadiz. — Veritas, Stangaard, ank. Fowey 16./3. — Bertha, Madsen, ank. Stralsund 15./3. — Emilie, Hansen, ank. Falkenberg 15./3. — Amor, Hansen, ank. Bandholm 16./3. — Ariel, Christensen, ank. Sandefjord 16./3. — Gloria, Fabricius, ank. Pillau 16./3.

INDEHOLD.

Kjøbenhavn, d. 18. Marts 1910. — »United States« Grundstøtning. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kontor flyttes 1. April til

Valdemarsgade 3, Svendborg.

Bestyrelsen.

Kjøbenhavn, d. 23. Marts 1910.

Ved Folketingets Behandling forleden af Lovforslaget om Anlægget af Jernbanebroen mellem Masnedø og Falster, hæftede et Par af Talerne sig i særlig Grad ved Forslagets § 4:

»Statsbanerne hæfter for Skade paa Skib og Ladning, foraarsaget ved Paasejling af Broen, med mindre det gøres antageligt, at Paasejlingen er foranlediget ved mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken vedkommende Skibs Reder eller Mandskab bærer Ansvar.«

Dels ønskede man Besked om, hvormeget denne Paragraf vilde betyde for Statskassen i Penge, og dels var man ængstelig for, at der ved denne Bestemmelse skulde blive skabt et farligt Præcedens, eller med andre Ord, at hver Gang Staten for Eftertiden vilde bygge en Jernbanebro over et Farvand, som trafikeres af Skibsfarten, vilde den ogsaa paany være nødt til at paatage sig den ekstraordinære Forpligtelse, der indeholdes i det foreliggende Forslags § 4.

Selvfølgelig kan ingen med virkelig Sikkerhed paa Forhaand bedømme den økonomiske Rækkevidde af denne Paragraf, eftersom den er afhængig af mange og forskelligartede Faktorer, der ikke forud lader sig opstille som tørre Tal i en Rubrik — en af disse Faktorer, og dertil ikke den mindst vigtige, vil forøvrigt være den Omsigt og Kyndighed, hvormed Statsbanerne selv administrerer det bevægelige Broparti, Slæberbaadstjenesten og Ankerpladsen Vest for Brolinien. Den økonomiske Risiko for Staten vil dog nok ligge indenfor meget rimelige Grænser, men i Virkeligheden bør hele denne Betragtning først komme i anden Række, thi Sagen drejer sig først og fremmest om et simpelt Retfærdighedsspørgsmaal, og i et saadant Tilfælde skulde man — i hvert Fald efter vore Begreber — dog egentlig ikke begynde med at spørge om, hvorvidt det nu ogsaa kan betale sig, eller om man i det hele taget har Raad til, at være retfærdig.

Storstrømmen er Skibsfartens, og det har den været fra Arilds Tid, den er ikke blot et Gennemsejlingsfarvand, men den er tillige en Hovedforbindelsesvej til og fra Sundet og Østersøen, hvad der klart nok fremgaar af den Statistik, som Statsbanerne selv har ladet optage. Og denne Hævd skulde man nu uden videre slaa en Streg over, det fra Vestsiden fuldstændig aabne Gennemsejlingsfarvand skulde man delvis spærre ved et Broanlæg, og den derved skabte kunstige Risiko, der sandsynligvis vilde give sig Udslag i forhøjede Forsikringspræmier, skulde man uden Skrupler lade Sejlskibsfarten betale som et særligt Tilskud fra denne enkelte Klasse til Brobygningen? Hvis et privat Jernbaneselskab var Ejer af Masnedøbanen, vilde dette da mon opnaa Koncession paa at anlægge og drive en fast Jernbaneforbindelse mellem Masnedø og Falster, uden at Staten forlangte en »§ 4«, maa-ske endog i en skarpere Form, indsat i Koncessionsbetingelserne til Sikkerhed for Skibsfarten. Ganske afgjort ikke, thi ingen vilde være i Tvivl om, at det vilde være i højeste Grad uretfærdigt og uforsvarligt, om man fritog et saadant Selskab fra en naturlig Forpligtelse til Skade for en stor Sejlskibstrafik.

Men Forholdet bliver ingenlunde anderledes alene af den Grund, at Jernbaneselskabet tilfældigvis er identisk med den danske Stat. Klassebeskatningen af Skibsfarten

vil i begge Tilfælde blive ganske den samme, og fra Skibsfartens og et alment Retfærdighedsstandpunkt set, kan det vel være ganske ligegyldigt, om det pekuniære Resultat af Beskatningen gaar i et privat Selskabs eller i Statens Lomme. Derfor er Lovforslagets § 4 ikke blot en naturlig, men tillige en nødvendig Pille i Broanlægget over Storstrømmen, og vi vægrer os ved at tro, at Lovgivningsmagten vil kunne komme uden om denne Pille paa anden Maade end ved i Lighed med Regeringen at — sluge den.

Heller ikke ser vi, at Vedtagelsen af § 4 skulde kunne betegne noget farligt eller blot uheldigt Præcedens for Staten. Ved en Brobygning over et lukket eller rettere et dækket Farvand vilde man i Almindelighed ingenlunde være berettiget til at opstille et saadant Krav om Bevisbyrdens Fordeling, tværtimod vilde det vel altid have Formodningen for sig, at en Bro, som den stilleliggende Part, ikke kunde have nogen Skyld. Men Storstrømmen er nu en Gang noget for sig selv, den er hverken lukket eller dækket; med Kuling og Storm omkring Nordvest er den saa aaben og udækket som noget Gennemsejlingsfarvand kan være, dens Strømforhold er dertil særdeles vanskelige, og paa Basis af disse Egenskaber betegner et Broanlæg paa dette Sted en særlig Risiko, af hvilken Lovforslagets § 4 er en simpel Konsekvens, der intet har at gøre med fremtidige Broanlæg over andre og mindre vanskelige Farvande.

Fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget følgende:

Meddelelse til danske Rederier angaaende Skibe i Fart paa Riga. Under Hensyn til, at der i Riga hersker en alvorlig tyfoid Feber, har Sundhedsstyrelsen anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om til samtlige danske Rederier, der har Skibe i Fart paa Riga, at lade udgaa en Opfordring om at instruere deres Skibsførere i Overensstemmelse med følgende, af Sundhedsstyrelsen foreslaaede Regler:

De paagældende Skibsførere advares imod i Riga at forsyne sig med Vand, Mælk, Grøntsager, Brød, Smør eller lignende Fødemidler, saa længe Epidemien varer, og for saa vidt saadan Forsyning ikke kan undgaaes, bør Fødemidler fra nævnte By kun nydes efter at have kogt i over 10 Minutter, ligesom Vand fra Byen ikke i ukogt Tilstand bør anvendes til Drikke, Opvask af Tallerkener, Glas, Knive, etc., til Vask af Personer eller Klædningsstykker, Rengøring eller lignende.

Specielt bør Mandskabet i de paagældende Skibe, under Hensyn til de under den i St. Petersborg i afvigte Sommer herskende Koleraepidemi høstede Erfaringer, stærkt advares mod Køb af Levnedsmidler etc. hos Kadretere eller omvandrende Forhandlere.

Landlov bør saa vidt mulig ikke gives, og de af Besætningen, som nødes til at gaa i Land, bør advares mod at søge Beværtninger eller lignende, lige som i det Hele mod at spise eller drikke i Land.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Generalkonsul i St. Petersborg indberettet, at en tidligere Aabning af Sejladsen paa St. Petersborg, grundet paa det usædvanlig milde Vejr, kan ventes i den kommende Sæson.

I Følge Meddelelse fra Schlüsselburg kan der ikke ventes nogen Isgang i Aar, og al Færdsel over Nevaen er, paa Grund af Isens Upaalidelighed, bleven indstillet.

Forbindelsen mellem Kronstadt og Fastlandet underholdes af Isbrydere.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet er der under 18. December f. A. fra det russiske Finansministerium udgaaet Instruktion angaaende Opkrævning af Skibsafgifter i russiske Havne.

De fra de hidtil gældende Regler i Instruksen foretagne Forandringer er i Følge Meddelelse fra det kgl. Gesandtskab i St. Petersborg kun af formel Natur.

Ministeriet for Handel og Søfart. Under 21. ds. er Departementschef i Ministeriet for Handel og Søfart Severin August Henrik Vedel, udnævnt til Chef for Indenrigsministeriets 1ste Departement fra d. 1. April d. A. at regne.

»United States« bragt flot. Det forenede Dampskibsselskabs Dampner »United States«, der Lørdag d. 12. ds. strandede i Kristiania Fjord er d. 19. ds. bleven bragt flot.

»Berlingske Tidende« har i den Anledning anmodet Selskabets Direktør, C. M. T. Cold, om at meddele nogle Enkeltheder ved Bjergningsarbejdet. Direktøren udtalte beredvilligt følgende:

Søndag dag 13de ved Middagstid ankom Direktør Høst, som har ledet hele Arbejdet, til Strandingsstedet. Det første, han foretog sig, var at gøre en Del Beregninger over, hvor meget det var nødvendigt at tage ud af Skibet, for at det skulde kunne flyde. Da Skibet kun stod med Forskibet, kunde man nøjes med at lette dette for al dets Last eller at lægge Last paa Agterenden. En tredje Udvej var, at losse af Skibets Kulladning, der ligger omtrent midtskibs.

For at komme til at losse, søgte Dykkerne ind til de større Lækager under Bunden og fik dem stoppet. Derefter blev Centrifugalpumperne paa Selskabets. Baad »Bryderen« sat i Gang, saaledes at man, efter at den tørre Ladning var blevet losset ud af Skibet, kunde faa Vandet til at falde i Forrummene, hvilket muliggjorde Arbejdet med den vaade Del af Ladningen i de to Rum.

Næsten hele Bundbeskadigelsen fandtes paa den Del af Skibsbunden, der var dobbelt, og det egentlige afsluttende Tætningsarbejde foregik altsaa, efterhaanden som Inderbunden blev frigjort for Ladningen. Denne Maade at foretage Tætningen paa viste sig at være saa effektiv, at man, da Skibet var lænsat, saa godt som kunde stoppe Pumpearbejdet.

Da Skibet var tættet, gjaldt det kun om at faa det løftet saa meget, at det kunde trækkes af Grunden. Til den Ende gav man sig til at losse Kullene. Dertil kom yderligere, at Vandet steg noget. Den 18. ds. lagdes saa Skibet i Spænd efter Selskabets egne. Baade »Bryderen« og »Garonne«, og der gjordes et første Forsøg paa at trække det af Grunden. Det sad imidlertid endnu ret fast, og da man ikke vilde risikere at slænge Bunden yderligere op ved at anvende altfor megen Kraft, indstilledes Slæbningsforsøgene indtil videre. Den 19. om Formiddagen genoptoges disse, og det lykkedes at bringe Skibet flot.

Umiddelbart efter Flotbringelsen, gik »United States« til Horten, hvor Søforhør afholdtes, medens Tætningsarbejdet udefra fortsattes. Saafrømt Vejforholdene tillader det, vil Skibet den 21. ds. afgaa fra Horten, og det vil da kunne ventes hertil omkring den 23. om Morgenen,

Nogen særlig Risiko er denne Rejse ikke forbunden med. Det værste, som kan ske, er, at Skibet atter begynder at lække; men dels vil de to Centrifugalpumper med Lethed kunne holde de to Rum tomme, og for Resten kan Skibet flyde, selv om de to Rum fyldes.

bestemt.

Den 22. ds. er »United States« ankommet til Kjøbenhavn.

Tilsynet med Sejlskibe. Efter hvad der skrives til os, har den Omstændighed, at en Reder eller Fører ikke i Tide har draget Omsorg for at faa anskaffet og autoriseret den foreskrevne Tilsynsbog, i enkelte Tilfælde givet Anledning til nogen Forsinkelse ved Afholdelsen af Synet.

Vi har ment at burde henlede Opmærksomheden paa Sagen, idet vi tilføjer, at Ophold sikkert lettest undgaas, naar Skibet, allerede forinden det gaar i Fart, forsynes med autoriseret Tilsynsbog uden Hensyn til, at Synet maaske først agtes afholdt paa et senere Tidspunkt i en af de Havne, som Skibet anløber.

Prinsesse Mariæ Minde. Det af Komitéen til Indsamling til et Minde for Hds. kgl. Højhed Prinsesse Marie nedsatte Udvalg har haft Foretræde hos Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar for at forelægge forskellige Forslag til Anvendelse af det indtil nu indkomne Beløb c. 36,000 Kr.

Hs. kgl. Højhed Prins Valdemar bifaldt, at Halvdelen af Beløbet anvendes til et Monument og Halvdelen i velgørende Øjemed. Af de forelagte Udkast til et Monument valgtes et udført af Billedhuggeren Carl Martin Hansen. Det blev ligeledes bifaldt at anvende det til velgørende Formaal bestemte Beløb til et Hjem for Sømandskenker, og dette vil komme til at bære Hds. kgl. Højhed Prinsesse Mariæ Navn. (Ritz. Bur.)

Sejlløbet ved Hadsundbroen. Hobro, 17. Marts. (Ritz. Bur.) Handelsforeningen holdt i Gaar et Møde og forlangte enstemmig af Bestyrelsen, at den skulde nedlægge en energisk Protest mod den yderligere Indsnævring af Sejlløbet ved Hadsundbroen, der vilde blive en Følge af den foretagne Udbedring. Det vedtoges at sende en Deputation til Ministeren.

Vi har modtaget følgende:

Stranding ved Gl. Skagen. Niels Baghs Fremstilling i *Dansk Søfartstidende* af 4. Marts, hvori han skriver, at der ikke hverken til ham eller nogen af Bjergene er betalt noget af de 60 Kr., som Rederiet har betalt for Folkenes Tøj, er ganske rigtig.

Dette Beløb, 60 Kr., er nemlig betalt for det Arbejde, jeg har udført sammen med fem andre Mænd:

Først hjalp jeg lidt til med at faa Tøjet ned i Bjergningsbaaden, og den sidste Dag, d. 18. December, da 3/m. Skonnert »Niels« sejlede, var der først to Mand ude for Kapt. Caspersen for at se, hvordan Skibet laa, og dernæst var samme to Mand ude med Kapt. Caspersen. Senere var fire Mand ude to Gange med Styrmanden og Mandskabet samt Tøjet. For alt dette synes jeg ikke, at de 60 Kr. er for meget.

Maa jeg tilføje, at hverken jeg eller nogen af de Mænd, som var sammen med mig, hører til Bjergene.

Skagen, d. 16. Marts 1910.

H. C. Ruth.

Stranding ved Gl. Skagen. Uden i nogen Maade at ville blande os i den Polemik, der for Tiden føres i *Dansk Søfartstidende* mellem Hr. Kaptajn R. W. Caspersen, Fører af 3/m. Sk. »Niels« af Marstal, og Forbjerg Niels Bagh af Skagen i Anledning af førnævnte Skibs Grundstødning ved Gl. Skagen d. 16. Decbr. f. A., skal vi dog — efter Opfordring fra mange Sider — tillade os at fremkomme med en Indsigelse mod den Maade, hvorpaa Hr. Kaptajn Caspersen omtaler de her-værende Fiskere, naar han i sine to første Artikler stempler dem som »civiliserede Folk« og »Røvere«. Vi skal gøre Hr. Caspersen opmærksom paa, at kun c. en Tredjedel af Skagens Fiskere staar i Bjergelavet, og af disse var højst 20—30 til Stede ved den omskrevne Lejlighed. Selv om et Par af disse skulde have forløbet sig, tør vi roligt sige, at Skagboernes Adfærd overfor Sømanden, den danske saa vel som den fremmede, i al Almindelighed har været en saadan, at den nok kan være bekendt. Vi finder derfor de ovennævnte Udtryk overordentlig ilde anbragt.

Skagens Fiskeriforening, d. 15. Marts 1910.

P. B. V.
Jacob Tønnes Thomsen,
Fmd.

Rederifirmaet Wilh. Wilhelmsen i Tønsberg har i Følge »Norg. Sjøft.« bestilt to ny Dampskibe, hver paa 12,500 Tons Dødvægt.

De skal bygges hos William Doxford & Sons Ltd. i Sunderland og være færdige om c. et Aar. De bliver Søsterskibe og udstyres som moderne Lastebaade med Shelterdæk, Vandballast i dobbelt Bund og i Sidetanke paa Mellemdækket efter Doxfords System.

Dimensionerne er 445'—60'—39' 9". Skibene, der skal gøre 10 Knobs Fart lastede, bygges til højeste Klasse i Norsk Veritas og British Corporation.

De er kontraheret til en meget billig Pris: efter Forlydende mellem 4½ og 5 Pund Sterling pr. Ton.

Damperne, som bliver Skandinaviens største, er sikret Fragt for 9—10 Aar mellem Canada og Evropa.

Redning i sidste Øjeblik. En Mand kan tilbringe hele sit Liv til Søs uden at opleve at se en stor Damper pludselig brække midt over og synke paa aaben Sø, skriver »Shipp. Gaz.« En saadan Begivenhed kan dog hænde, og Føreren af Damperen »Drumcliff«, Kaptajn F. Dunnet, blev fornylig i London belønnet med en Sølvmedalje og et Diplom for hans Fortjeneste ved, d. 17. Marts 1907, at redde en Del af Besætningen fra Damperen »Industria« af Genua, der pludselig brækkede midt over og gik til Bunds. Kaptajn Dunnet skildrer denne Begivenhed saaledes:

»Jeg var den Gang Fører af Damperen »Moeris«, der var paa Vej Syd efter til Udlandet, da vi tidlig om Morgenen d. 17. Marts saa Damperen »Industria« ud for Kap Finisterre. Det havde været daarligt Vejr om Natten. Damperen viste Nødsignaler, og vi kunde se, at der maatte være noget i Vejen med den. Først troede jeg, at det drejede sig om en Bugsering, og at vi maaske kunde slæbe den ind til Corunna, men da vi nærmede os, syntes det, som om Damperen gik op og ned med begge Ender. Jeg kunde først ikke forstaa, hvad der var i Vejen med den, men satte dog en Baad ud, og da denne var i omtrent 300 Yards Afstand fra Damperen, brækkede denne midt over og gik til Bunds lige for vore Øjne. Første Styrmand ilede nu til med Baaden, og det lykkedes at redde 14 Mand af Skibets Besætning, medens 4 Mand druknede.«

»Industria« var blevet købt til La Plata Floden, hvor

den skulde benyttes til Flodfart. Den havde kun et ringe Dybgaende, var forsynet med Dobbeltkrue og havde en Længde af 300 Fod.

»Moeris« første Styrmand og Baadebesætning modtog ogsaa Belønning for deres Andel i Redningen.

Kulcertepartier. Det synes at være paa høje Tid, at man faar Belingelserne i det Certeparti, hvor-efter Skibene laster Kul for den amerikanske Regering fra Virginia i de Forenede Stater til Manila, San Francisco og andre Havne, forandret, skriver »Norg. Sjøft.« Adskillige Skibe har i de sidste Maanedes været udsat for lange Ophold med disse Ladninger — i mange Tilfælde 30 Dage — som Følge af Regnvejr.

Efter Certepartiet skal Ladningen indtages saa hurtig som muligt, forudsat at Kullene er tørre, og hvis Vejret er godt, kan Ladningen tages ind paa en Dag eller to. Hvis Kullene derimod har været udsat for Regn, faar man ikke Lov til at indtage dem, før syv Dage er gaaet, og hvis der i den Tid atter kommer Regn paa Kullene, bliver der et nyt Ophold paa syv Dage. Dette kan godt være en Maaned eller mere, uden at Skibet har Ret til en Øre i Erstatning for den tabte Tid.

Rederne maa selvfølgelig dadles, fordi de akcepterer saa urimelige Betingelser, men Konkurrencen om disse Fragter er alligevel stor, skønt de ikke altid skulde synes saa særlig attraaeværdige. Men dette gælder maaske ikke for Redere, som har Erfaring i denne Fart. Der bør selvfølgelig indføres et vist Antal Lastedage og derefter en fastsat Betaling pr. Dag for den Tid, Skibet bliver liggende over.

Lastning i Sortehavet og Azov. Firmaet Louis Dreyfus & Co. meddeler et norsk Firma, at for Fremtiden forlanger de følgende Priser for Stuvning:

I Sortehavet: For Lastning og Trimming i Nicolajeff 1½ Kopek pr. Chetwert, og i Tilfælde af Komplettering 1¾, i Odessa 1¾ og hvis Komplettering kræves 2½, Cherson 1½, Theodosia 3, Eupatoria 5, Saribonlat 5, Novorossisk 2 Kopek pr. Chetwert, Hvede, andet Korn og/eller Sæd i Forhold dertil, I Odessa, Nicolajeff og Cherson ¼ Kopek ekstra, hvis dobbelt Dæk.

I Azovske Hav: For Lastning og Trimming, inklusive Slæbebaad i Ghenitchesk 60 Rubler pr. 1.000 Chetwert, Temrink 50, Berdiansk 45, Soustougoun 45, Atmanai 45, Mariopol 40, Achтары 40, Yeisk 40, Taganrog 35 Rubel pr. 1.000 Chetwert, Hvede og andet Korn og/eller Sæd i Forhold dertil. Dampskibet betaler for Tonnage, (hvis det forlanges) i Berdiansk 1½ Kopek pr. Chetwert lastet dér og i Mariopol 50 Rubler.

Firmaets Betingelser for Lægtring i Kertch, hvor Kaptajnen henvender sig til N. Methinity, er følgende: For Dampskibe op til 21 Fod 6 Tommers Dybgaende 3 Guineer, mellem 21.6 og 23 Fod 5 Guineer, mellem 23 og 23.6 Fod 8 Guineer, og desuden betales for hver tilkommende Tomme Lægtring 3 Guineer.

(»Norg. Sjøft.«)

Manchester Kanal Selskabet har i andet Halvaar 1909 haft en Indtægt af £ 288,856 og en Udgift af £ 136,170, altsaa en Gevinst af £ 152,686. Gevinsten er £ 13,580 større end i sidste Halvaar 1908, skriver »Hansa«. Vægten af de paa Kanalen befordrede oversøiske Varer viste en Fremgang af 67,208 Tons. For hele Aaret er Gevinsten for Skibskanalafdelingen £ 24,542 større end det foregaaende Aar. Udgifterne er derimod kun steget med £ 2,542.

Den engelske Admiralitetsret har den 9. Februar tilkendt nogle Slæbedampere, der i December 1909 bragte den tyske Damper »Salatis« flot efter en Grundstødning, en Bjergeløn paa 255,640 Mk. Summen skal fordeles mellem Rederne og Mandskaberne fra femten Slæbedampere, fortæller »Hansa«. Den 22. December løb »Salatis«, der var paa Vej fra Sydamerika til Hamburg med en Salspeterladning af 2.539,120 Marks Værdi, paa Grund i Rye-Bay.

Hurtig Rejse. En fremragende Præstation er udført af den 41 Aar gamle, norske Skonnert »Sylvia« af Stavanger. Skibet forlod Stavanger den 24. Februar, for at indtage en Ladning Kul i Dysart og vendte allerede den 3. Marts tilbage til Stavanger med Kullene. Skonnerten har saaledes fuldendt en Englandsrejse i Løbet af en Uge, hvad der maa kaldes en smuk Præstation af saa gammelt et Skib, skriver »Hamb. Corr.«

En kolossal Bjergeløn. Foranlediget ved »Norges Sjøfartstidende«s Meddelelse om, at den tyske Damper »Erika« har tjent den højeste Bjergeløn, som nogensinde er blevet betalt, nemlig 1 Million Dollars, for Indslæbning af Damper »Varzin«, oplyser en i Sagen interesseret, fremragende, tysk Assurandør om, at denne Meddelelse, som vi har gengivet i *Dansk Søfartstidende* af 15. ds., beror paa en Misforstaaelse, idet der endnu forhandles mellem Parterne om, hvor og paa hvilken Maade Bjergelønnen skal fastsættes. Det bliver sandsynligvis i New York, hvorhen en stor Del af »Varzin«s Ladning var bestemt.

Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt telegraferer til os den 19. ds.: »Isbryderen »Jermak«, som er ankommet hertil, beretter: Ingen Is ud for Sommers. Stærk Is ved Neryö og Björkö. Ellers svag Is overalt. Her er endnu lukket af Is. Skibsfarten vil sandsynligvis blive aabnet om tre Uger«.

Mæglerfirmaet Cadenius & Grahni i Kotka (Finland) skriver til os d. 16. ds.: »Paa Grund af den milde Vinter vil Skibsfarten paa Kotka rimeligvis blive aabnet c. en Maaned tidligere end ellers. En stor Bugserbaad vil i Slutningen af næste Uge bryde Isen ud til aabent Vand, hvorefter Trafiken ved Kajerne vil kunne paabegyndes.

Trælastering vil antagelig kunne tage sin Begyndelse omkring den 10. April«.

Tilsynet med Dampfartøjer m. m.

I Medfør af Lov Nr. 16 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. af 13. Februar 1903 har Ministeriet for Handel og Søfart under 24. Februar d. A. udstedt en ny Bekendtgørelse angaaende de nærmere Forskrifter for Tilsynet.

Af den ny Bekendtgørelse, der er traadt i Kraft paa Udstedelsesdagen, gengives nedenstaaende de Paragraffer, der omhandler Baade og øvrige Redningsmidler, henholdsvis for Passagerskibe og andre Skibe, samt Tilsynet med danske Skibe, der fare paa fremmed Havn, og endelig de Bestemmelser, som umiddelbart slutter sig til eller nærmere bestemmer de paagældende Forskrifter:

A. Passagerskibe.

§ 8.

Er Skibet over 50 Tons, skal det være forsynet med *Baade*, hvis Antal, samlede Bæreevne og Art fastsættes

under Hensyn til Skibets og Besætningens Størrelse og det største tilladte Passagerantal samt til den Fart, Skibet er bestemt til.

Antallet fastsættes efter følgende Regler:

Største tilladte Personantal, Besætning medregnet.	Skibets Tonnage.	Mindste Antal Baade.	Baadenes mindste samlede Rumindhold i Kubikmeter.
Under 50.	Under 200	2	5,65
50—100.	200—400	2	5,65—11,30
100—200.	400—800	4	11,30—22,65
200—400.	800—1200	4	22,65—34,00
400—600.	1200—1800	6	34,00—45,30
600—800.	1800—2400	6	45,30—56,65
800—1000.	2400—3000	8	56,65—70,80
1000—1300.	3000—4000	8	70,80—84,95
1300—1600.	4000—5200	10	84,95—99,10
1600—2000.	5200—7000	12	99,10—113,25
2000—2500.	7000—10000	14	113,25—141,60
Over 2500.	Over 10000	16	155,75

Baadenes mindste Antal og Rumindhold skal bestemmes saavel efter det største tilladte Personantal som efter Skibets Tonnage; giver denne Regel forskellige Værdier for Antallet og Rumindholdet af Baadene, skulle de største Værdier benyttes.

Ligger Antallet af ombordværende Personer eller Tonnagen af Skibet imellem de i Tabellen nævnte Grænser, beregnes Baadenes mindste samlede Rumindhold i Forhold til de anførte Grænseværdier.

For Skibe i den indskrænkede Fart tillades følgende Nedsættelser i Baadenes Antal og Rumindhold:

	Baadenes Antal i Forhold til det efter Tabellen forlangte.	Baadenes Rumindhold i Forhold til det efter Tabellen forlangte.
Skibe i Kystfart af under 400 Tons	Halvdelen.	$\frac{1}{6}$
Skibe i Kystfart af 400 Tons og derover	—	$\frac{1}{4}$
Søgaaende Skibe af under 300 Tons	—	$\frac{1}{3}$
Søgaaende Skibe af 300 Ton og derover	Det fulde Antal.	$\frac{2}{3}$

Saafernt efter ovenstaaende Regler Baadenes Antal og Rumindhold bliver større end nødvendigt til paa *begge* Sider — for Skibe med et Personantal af under 50 og udenfor den indskrænkede Fart paa *hver* Side af Skibet — at optage alle ombordværende Personer, kan saavel Antallet som Rumindholdet nedsættes, til denne Betingelse er opfyldt, dog maa intet Skib af over 100 Tons have færre end 2 Baade, hvis samlede Rumindhold er mindst 5,65 m³; er det 50—100 Tons, skal det have mindst een Baad, der kan sættes ud til hver Side af Skibet, og Rumindholdet maa ikke være mindre end 2,85 m³.

En Baads Rumindhold regnes, saafremt det ikke er fundet paa nøjagtigere Maade, for at være lig 0,6 Gange Produktet af Længden, Bredden og Dybden. Længden skal være den største udvendige Længde, maalt mellem Stævnens Spundingslinier. Bredden skal være den største Bredde, maalt uden paa Klædningen, og Dybden maales mellem Kølens og Essingens Overkant ved Baadens Midte; findes der Aaregange, maales Dybden fra Underkanten af disse.

Det Antal Personer, en Baad maa optage, finder man ved at dividere Rumindholdet i Kubikmeter, for Skibe udenfor den indskrænkede Fart med 0,285 og for Skibe i den indskrænkede Fart med 0,23. Antallet af Personer i en Baad maa dog ikke være større, end at der er fornøden Siddeplads til alle, og at Aarerne kunne blive forsvarligt betjente.

Benyttes Damp- eller Motor-Barkasser, maa der ved Bestemmelsen af det Antal Personer, de kunne optage, gøres Fradrag for Drivapparatets Vægt og Plads. Vægten af et Menneske sættes til 70 kg.

Enhver af de efter Tabellen fornødne Baade skal for Skibe udenfor den indskrænkede Fart have et Rumindhold af mindst 2,85 m³, for Skibe i den indskrænkede Fart af mindst 2 m³.

Halvdelen af de efter Tabellen fornødne Baade skal være Redningsbaade. Skibe i Kystfart behøve dog kun at have een Redningsbaad.

Som Redningsbaad betragtes en af Træ, Jern eller andet Metal bygget Baad, hvis Flydeevne er sikret paa en af følgende to Maader:

- a) Ved forsvarligt fastsiddende, vandtætte Luftkasser, hvis Rumindhold er mindst 10 Procent af Baadens;
- b) Ved forsvarligt fastsiddende, vandtætte Luftkasser eller fastsiddende Opdriftsbælter med samme Opdriftsevne som under a. Inden i Baaden skal være anbragt Luftkasser eller under Tofterne Opdriftsbælter, svarende til omkring Halvdelen af den Opdrift, de under a nævnte Luftkasser give, og uden paa Baaden Opdriftsbælter, svarende til Resten af den forlangte Opdriftsevne.

I Redningsbaade, som anskaffes efter denne Bekendtgørelses Ikrafttræden, skulle Luftkasserne være af Kobber, Gultmetal eller andet ligesaa varigt Materiale; Kobberluftkasser bør foretrækkes. Hver enkelt Luftkasses Længde maa ikke overstige 1,2 m. Kan der opstaa galvanisk Virkning, forebygges denne ved passende Isolation.

Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade, ej heller i Baade til Udvandrerkskibe, jfr. § 92.

Luftkasser af Zink ere ikke tilladte.

Opdriftsbælterne skulle være forfærdigede af massiv Kork eller Kapok — eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale af samme Opdriftsevne —, overtrukken med vandtæt, malet Sejldug. Rumindholdet af Opdriftsbælter af massiv Kork skal være 25 pCt. større end Rumindholdet af de Luftkasser, som de erstatte.

Er Redningsbaaden af Jern eller andet Metal, maa Luftkasserne eller Opdriftsbælterne have et saadant Overskud af Opdriftsevne, at Baadens Flydeevne bliver den samme, som om den var bygget af Træ.

Redningsbaade i Udvandrerkskibe skulle være af Hvalbaadform; i andre Skibe skulle Redningsbaadene enten være af Hvalbaadform eller bredgattede.

Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør, der skal være klart til øjeblikkeligt Brug.

Redningsbaadene skulle være forsynede med: Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, det fulde Tilbehør af Aarer, et Sæt Gafler fastgjorte med Bændsler (eller et Sæt Aaretolde), Ror med Springline og Rorpind, 2 Baadshager, et Sæt til Hullerne nejede Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

Redningsbaade i søgaaende Skibe skulle endvidere være forsynede med: 2 Reserveaarer, 1/2 Sæt Reservegafler (eller et Sæt Aaretolde), et Reservesæt til Hullerne nejede Lænspropper, Mast og Sejl, Kapøkse, Kompas, Oliedæmper med 9 kg Olie, Blusapparat med Blus eller en Lanterne. Vandanker, der stedse holdes fyldt med godt Drikkevand, samt i Skibe udenfor den indskrænkede Fart endvidere: Drivanker og Dræg med Drægtov, en Brødholder, fyldt med godt, haardt Brød, samt Redningsbælter til Besætningen i Baaden, jfr. § 9. Paa Ydersiderne af Redningsbaadene skal der være fastgjort en Redningsline.

De øvrige Baade skulle være forsynede med Fangliner af fornøden Længde og Førlighed, en Baadshage, det fulde Tilbehør af Aarer, et Sæt Gafler fastgjorte med

Bændsler (eller et Sæt Aaretolde), Ror med Rorpind og et Sæt til Hullerne nejede Lænspropper, samt i Skibe udenfor den indskrænkede Fart endvidere: 2 Reserveaarer, 1/2 Sæt Reservegafler fastgjorte med Bændsler (eller et Sæt Reservetolde), Drivanker, Vandanker eller Vandbeholder, fyldt med godt Drikkevand, et Reservesæt til Hullerne nejede Lænspropper og Pøs eller Øsekar.

Baadene skulle være i sødygtig Stand og saa vidt muligt saaledes ophængte eller opstillede, at det halve Antal af Baade og Redningsbaade kan sættes ud til hver Side af Skibet.

De Baade, som Skibet skal være forsynet med efter ovenstaaende Tabeller, skulle være anbragte under Davider, saaledes at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet; Baadstjerne skulle være paa Plads, og der skal være truffet Foranstaltninger til, at de nederste Taljeblokke hurtigt kunne udløses fra Baadene; saafremt Forholdene tillade det, skal en Baad være svungen ud, klar til Nedfiring. Taljeløberne skulle have den fornødne Længde og Førighed.

Saafremt et Passagerskib — Udvandrerkskibe dog undtagne — fører flere end 4 Redningsbaade, anbragte under hver sit Par Davider, kan Resten af de forlangte Redningsbaade være Klapredningsbaade, anbragte to eller flere under det samme Par Davider, for saa vidt saadanne Baade besidde den forlangte Opdriftsevne, Sødygtighed og Udrustning og ere af en Type, der er godkendt af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 9.

Skibet skal være forsynet med Redningsbælter og Redningskranse samt andre Redningsmidler, saasom Redningsflaader eller andre Flydemidler, alt let tilgængeligt og i et Omfang, der fastsættes under Hensyn til Skibets og Besætningens Størrelse, det største tilladte Passagerantal, Skibets vandtætte Inddeling og den Fart, Skibet er bestemt til.

Følgende Regler skulle iagttages:

I. I Skibe udenfor den indskrænkede Fart skal der findes om Bord:

- a) Saafremt de ifølge § 8 forlangte Baade ikke have tilstrækkelig Bæreevne til alle ombordværende Personer: andre Flydemidler, saasom Redningsflaader. Baade af Træ eller Jern og Klapbaade, saa at disse i Forening med de ifølge § 8 forlangte Baade have Bæreevne til alle ombordværende Personer; Bænke og løst Træværk maa ikke henregnes til Flydemidler.

Er Skibet ved vandtætte Skodder delt i saa mange vandtætte Rum, at det endnu besidder Flydeevne, selv om to vilkaarlige, ved Siden af hinanden liggende Rum ere i fri Forbindelse med Søen, behøver Skibet kun at være forsynet med Halvdelen af disse Flydemidler; dog skal det altid have de ifølge § 8 forlangte Baade.

- b) Mindst eet Redningsbælte for hver ombordværende Person.
- c) 1 Redningskrans for hver ifølge § 8 forlangt Baad, dog ikke færre end 6 Kranse.

II. I Skibe i den indskrænkede Fart skal der findes om Bord:

- a) Flydemidler af lignende Art som de under I. a. nævnte samt Redningsbælter i tilstrækkeligt Antal til i Forbindelse med Flydemidlerne og de ifølge § 8 forlangte Baade at holde alle ombordværende Personer oven Vand; dog skal der om Bord findes Redningsbælter til mindst 50 pCt. af det største tilladte Passagerantal.
- b) 1 Redningskrans for hver ifølge § 8 forlangt Baad, dog ikke færre end 4 Kranse.

III. I Skibe i Kystfart skal der findes om Bord:

- a) For Skibe af over 100 Tons: Flydemidler og Redningsbælter i saadant Omfang, at de i For-

bindelse med de ifølge § 8 forlangte Baade kunne holde mindst 75 pCt. af det største tilladte Passagerantal oven Vande; dog skal der om Bord findes Redningsbælter til mindst 50 pCt. af det største tilladte Passagerantal.

For Skibe af ikke over 100 Tons: Flydemidler og Redningsbælter i saadant Omfang, at de i Forbindelse med de ifølge § 8 forlangte Baade kunne holde mindst 50 pCt. af det største tilladte Passagerantal oven Vande; dog skal der om Bord findes Redningsbælter til mindst 30 pCt. af det største tilladte Passagerantal.

b) 1 Redningskrans for hver ifølge § 8 forlangt Baad, dog ikke færre end 4 Kranse.

IV. I aabne Fartøjer samt i Fartøjer af ikke over 50 Tons skal der findes om Bord:

a) Redningsbælter eller andre Redningsapparater til Besætningen og til mindst 10 pCt. af det største tilladte Passagerantal.

b) 2 Redningskranse.

Redningsbælterne skulle være saadanne Korkbælter, Redningsveste eller andre til Redning hensigtsmæssige Redskaber, som ere egnede til bekvemt at tages om Livet, og som ere udskaarne for Armene. De skulle stedse være klare til øjeblikkelig Brug uden først at behøve Udpustning samt være let tilgængelige for alle ombordværende Personer; de kunne opbevares i Rum eller Kister, der udvendig have Paaskriften: »Redningsredskaber«, eller i Kahytterne, hvor der da skal findes de fornødne Opslag. De skulle kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 8 kg Jern. Bælter, anskaffede før denne Bekendtgørelses Ikrafttræden, behøve dog ikke at være udskaarne for Armene og skulle kun kunne bære 7 kg Jern.

Redningskranse kunne erstatte Redningsbælter.

Redningskranse skulle være af massiv Kork eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale og skulle kunne flyde paa Vand i 24 Timer med en Vægt af 15 kg Jern; Redningskranse, anskaffede før denne Bekendtgørelses Ikrafttræden, behøve dog kun at kunne bære en Vægt af 12 kg Jern.

Redningskransene skulle være saaledes anbragte paa øverste Dæk, at de ere let tilgængelige og hurtigt kunne kastes over Bord. Rundt om hver Redningskrans skal være fæstet en Line.

Mindst een af Redningskransene skal i Skibe af over 100 Tons være forbunden til en Svømmer med Stage og Mærkeflag til Brug om Dagen og et Blus, der tændes i Vandet, til Brug om Natten; i Skibe af ikke over 100 Tons skal til mindst een Redningskrans være nejet en kraftig lydende Fløjte.

I Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle mindst 2 af Redningskransene være forsynede med en 20 m lang Line.

B. Andre Skibe og Fartøjer.

§ 21.

Er Skibet over 50 Tons, skal det være forsynet med Baade af tilstrækkeligt Rumindhold til at optage alle ombordværende Personer: er det over 200 Tons, skal det have mindst 2 Baade; er det over 500 Tons, skal det have mindst 3 Baade, hvoraf mindst een er en Redningsbaad.

Gaar Skibet udenfor den indskrænkede Fart, skal det have mindst saa mange Baade, at de paa hver Side af Skibet kunne optage alle ombordværende Personer. Af disse Baade skal mindst een paa hver Side være en Redningsbaad.

Baadene skulle være anbragte under Davider, saaledes at de let og hurtigt kunne sættes i Vandet.

Kan et Skib af 200 Tons og derunder ikke føre 2 Redningsbaade, skal det have mindst een Redningsbaad, som kan optage alle ombordværende Personer, og som er saaledes anbragt, at den let kan sættes ud til hver Side af Skibet.

Baadene skulle være forsynede med alt nødvendigt Tilbehør. Med Hensyn til Beregningen af Baadens Rumindhold og det Antal Personer, de maa optage, til Fordringerne til Konstruktionen af en Redningsbaad, til Baadens mindste Størrelse og til deres Udrustning gælde de samme Regler som anført for Passagerskibes Baade i § 8; i Skibe, som skulle føre 2 Redningsbaade, behøver den ene kun at have Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold.

Skibe, som ere bestemte til at føre særlig tunge Ladninger, saasom Erts, Jernbaneskiner og lign., anbefales det foruden de ovenanførte Baade at være forsynede med Redningsflaader, Klappaade el. lign. i Stand til at optage alle ombordværende Personer og saaledes opstillede, at de slippe deres Underlag og flyde paa Vandet, dersom Skibet synker og tager de under Davider anbragte Baade med sig.

§ 22.

Skibet skal være forsynet med et Redningsbælte for hver ombordværende Person samt med mindst 2 Redningskranse for Skibe i Kystfart, mindst 4 Redningskranse for Skibe i den indskrænkede Fart og mindst 6 Redningskranse for Skibe udenfor denne Fart; aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer i den indskrænkede Fart behøve dog kun foruden Redningsbælterne at være forsynede med een Redningskrans. Redningsmidlerne skulle være saaledes henlagte, at de i Ulykkestilfælde ere let tilgængelige.

Med Hensyn til de Fordringer, der skulle stilles til Redningsbælter og det til Redningskranse anvendte Materiale samt deres Bæreevne, følges de for Passagerskibe i § 9 givne Regler; til een af Redningskransene skal være nejet en kraftig lydende Fløjte.

I Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle mindst 2 af Redningskransene være forsynede med en 20 m lang Line.

D. Tilsynet i Almindelighed m. m.

§ 86.

Ved Bestemmelsen af Skrogets Styrke, Skoddernes Højde og Styrke, Ankrenes Antal, Art og Vægt samt Kæddernes eller Staaltrossernes Antal, Førighed og Længde skulle Synsmændene følge de af efternævnte, af Ministeren for Handel og Søfart godkendte *Klassifikationsselskaber*:

Lloyds Register of British and Foreign Shipping,
British Corporation for the Survey and Registry of Shipping.

Bureau Veritas,
Norsk Veritas og
Germanischer Lloyd

paa det paagældende Tidspunkt foreskrevne Regler.

Ved Bestemmelsen af Kedlernes Styrke og Hovedmaskineriets Forsyning med Inventariegenstande, Reserverede og Redskaber skulle Synsmændene følge enten de af ovennævnte Klassifikationsselskaber eller de af det engelske Board of Trade paa det paagældende Tidspunkt foreskrevne Regler.

Det staar Rederen frit for at vælge, hvilket af de ovennævnte Sæt af Regler han ønsker fulgt.

§ 88.

De Bestemmelser i nærværende Bekendtgørelse, der angaa Skibets eller Fartøjets samt Maskineriets Bygning og Indretning saavel som Baadens Antal, jfr. dog om Baadens Antal Bestemmelsen i § 91, ere ikke gældende for Skibe og Fartøjer, der den 1. Januar 1904 vare danske (jfr. Sølovens § 1). Saadanne Skibe og Fartøjer skulle derimod fyldestgøre Forskrifterne i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer af 24. Marts 1875 og de sig dertil sluttende Bekendtgørelser, for saa vidt angaar Bestemmelserne om Skibets eller Fartøjets samt Maskineriets Bygning og Indretning, ligesom de skulle fyldestgøre de

ovenfor i §§ 8 og 21 givne Bestemmelser om Baadenes Rumindhold og Tilbehør m. v.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse vedrørende Skibets eller Fartøjets samt Maskineriets Bygning og Indretning, som afvige fra de i Bekendtgørelsen af 5. Oktober 1903 givne, skulle ikke kræves gennemførte for Skibe og Fartøjer, anskaffede eller satte i Bygning for dansk Regning i Tidsrummet imellem 1. Januar 1904 og denne Bekendtgørelses Ikrafttrædelsesdag, hvorimod saadanne Skibe eller Fartøjer skulle fyldestgøre Forskrifterne i nævnte Bekendtgørelse af 5. Oktober 1903.

E. Tilsynet med danske Skibe, som fare paa fremmed Havn.

§ 91.

Danske Skibe, som befordre flere end 12 Passagerer til eller fra Steder eller mellem Steder i Det forenede Kongerige af Storbritannien og Irland, ere fritagne for Tilsyn i britisk Havn ved Board of Trade's Embedsmænd i Henseende til Skibets og Maskineriets Bygning, Udstyr, Vedligeholdelse m. m., naar de ere forsynede med Certifikat for her i Landet at være blevne underkastede det lovbealede aarlige Syn i Overensstemmelse med følgende Bestemmelser:

Skibet skal aarligt underkastes et fuldstændigt Syn med Hensyn til hele Skroget, Maskineriet og alt Tilbehør; det skal saaledes blandt andet omfatte det aarlige ind- og udvendige Eftersyn af Dampkedlerne, det aarlige Eftersyn af Skibsbunden, Søforbindelserne, Roret, Skrueakserne m. m. Skibets Baade skulle uanset Skibets Tonnage tilfredsstille de i § 8 givne Bestemmelser for Baade i Skibe af over 50 Tons.

Synet foretages af de af den danske Regering udnævnte Synsmænd i Overensstemmelse med de i denne Bekendtgørelse for Synet af Passagerskibe givne Regler*.

Hovedresultatet af Synet indføres af Synsmændene paa dertil bestemte Skemaer til Synsforretning (Certifikat). Dette Certifikat maa Rederen eller hans befuldmægtigede lade attestere af Stedets britiske Konsulat samt derefter overgive til Skibsføreren, for at det paa Forlangende kan blive forevist i britisk Havn.

Dersom Rederen eller Føreren af et dansk Dampskib, der er indrettet til at befordre over 12, men dog ikke over 20 Passagerer, begærer det, ville Synsmændene have at syne det ommeldte Skib som Passagerskib og at udstede Certifikat herfor, idet det paagældende Skib da selv-

følgelig i alle Henseender maa tilfredsstille de strengere Fordringer, der stilles til Passagerskibe.

Alle andre danske Skibe og Fartøjer, som anløbe britisk Havn, skulle for der at være fritagne for nævnte Tilsyn tilfredsstille de i §§ 21 og 22 for Baade og øvrige Redningsmidler givne Bestemmelser, selv om de ifølge nærværende Hovedbekendtgørelse iøvrigt maatte være fritagne for at tilfredsstille nogen af de i de nævnte Paragraffer givne Regler.

I Henhold til Tillæg af 1906 til den engelske Merchant Shipping Act ere Skibe, saavel Passager- som Fragtskibe, udsatte for at blive standsede i britisk Havn, saafremt de maatte befindes at være usikre som Følge af en mangelfuld Tilstand af deres Skrog, Udstyr eller Maskineri, paa Grund af Overlastning eller urigtig Lastning, hvorunder henregnes mangelfuld Ventilation af Lastrum, særlig naar disse indeholde Kul.

Board of Trade's Embedsmænd ere berettigede til at undersøge, om Skibet med Maskineri og Tilbehør er indrettet og udstyret i Overensstemmelse med Bestemmelserne.

F. Ikrafttræden m. m.

§ 92.

I denne Bekendtgørelse forstaas ved et »Passagerskib« ethvert ved Damp- eller anden Maskinkraft fremdrevet Skib eller Fartøj, som er indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 20.

Ved »Udvandreriskib« forstaas et Dampskib, som er indrettet til at befordre over 50 Mellemdækspassagerer mellem danske Havne og Havne udenfor Europa.

Ved »Hurtigdamper« forstaas en skarpbygget Damper, der saa godt som udelukkende er bestemt til Befordring af Passagerer, og hvis Fuldkraftshastighed er over 16 Knob.

Under »Fartøjer til særlige Formaal« henregnes Uddybningsfartøjer, Dampelatorer, Dampkraner og lign. samt endvidere Fiskerfartøjer, Damptrawlere og Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft, dog kun for saa vidt disse Skibe eller Fartøjer ikke gaa i regelmæssig Passagerfart; saadanne Fartøjer kunne dog lejlighedsvis befordre et mindre Antal Personer udenfor Besætningen, saafremt der i Fartøjet findes et Redningsbælte for hver ombordværende. Fiskerfartøjer og Damptrawlere skulle være forsynede med Fiskericertifikat (jfr. Saltvandsfiskeriloven af 4. Maj 1907 § 3). Derimod henregnes Sandgrave- og Stenfiskerfartøjer ikke til »Fartøjer til særlige Formaal«, naar de i Handelsejemed laste Sand, Sten el. lign. fra et Sted til et andet.

Ved »aabne Fartøjer« forstaas ethvert Fartøj, der ikke ved Heldæk er beskyttet mod Søens Indtrængen.

Ved »Indskrænket Fart« forstaas samme Fart og ved »Hestekraft« samme Hestekraft som den i § 19 i Lov om Søneringen m. m. af 25. Marts 1892 angivne.

Ved »Kystfart« forstaas Fart, som finder Sted:

- enten i Farvandene, der begrænses af Linien Kullen—Hasenøre, Jyllands og Tysklands Østkyst, Tysklands Nordkyst til Darsserort, Linien Darsserort—Falsterbo samt den svenske Vestkyst derfra til Kullen,
 - eller indenfor en Afstand af 6 Sømil fra Kysten,
 - eller paa Kanaler, Fjorde og Indsøer og lign.
- Skibe eller Fartøjer, der sejle udenfor Kystfart. betragtes som søgaaende.

Saafremt et Skib eller Fartøj efter sin Bygning, Indretning eller Anvendelse maatte falde ind under flere end een af de i denne Bekendtgørelse omhandlede Grupper, skal det tilfredsstille Forskrifterne for den af Grupperne, for hvilken der er fastsat de videstgaaende Fordringer.

Ved »Tons« forstaas Register-Tons Brutto. Et Skibs Længde skal anses for at være den i dets Registreringscertifikat angivne Længde, omsat til Meter.

Ved »Hovedmaskineriet« forstaas de til Skibets eller Fartøjets Fremdrivning opstillede Kedler, Maskiner m. m.,

*) I Instruksen for de ved Tilsynet med Dampfartøjet beskikkede Synsmænd findes følgende Bestemmelser:

Saafremt der ved Synet forelægges Synsmændene Bevis for, at Skibet besidder 1ste Klasse i et af de godkendte Klassifikationsselskaber (jfr. § 86 i Hovedbekendtgørelsen), kan den Del af det aarlige Syn, som vedrører Skrogets og Maskineriets Styrke, Skoddernes Styrke m. m., Forsyningen med Ankere m. m., foretages paa den danske Regerings Vegne af en Ekspert fra et af de nævnte Klassifikationsselskaber; Synet skal dog foretages i nøje Overensstemmelse med de i Hovedbekendtgørelsen for Syn af Passagerskibe givne Regler, og Eksperten er for den paagældende Del af Synet ansvarlig overfor Regeringen.

Naar et dansk Skib bygges, repareres eller dokkes i Udlandet, kan Eftersynet af den udvendige Skibsbund, Roret, Søforbindelserne, Skrueakserne m. m. samt det ind- og udvendige Eftersyn af Dampkedlerne foretages af Besigtelsesmænd, der med dette Formaal for Øje ere udnævnte af den danske Regering, eller af en i det paagældende Land af sammes Regering udnævnt Synsmænd, eller af en af Ministeren for Handel og Søfart med det paagældende Formaal udnævnt Ekspert fra et af de godkendte Klassifikationsselskaber, idet vedkommende Ekspert da foretager Eftersynet paa den danske Regerings Vegne.

Besidder Skibet ikke 1ste Klasse i et af de godkendte Klassifikationsselskaber, naar Synet finder Sted, maa hele Synet foretages af de af Ministeren for Handel og Søfart udnævnte Synsmænd. Ved Bestemmelsen af Skrogets, Skoddernes og Maskineriets Styrke m. m., Forsyningen med Ankere m. m. kunne Synsmændene følge et af de godkendte Klassifikationsselskabers Regler, for saa vidt de finde disse tilfredsstillende, men ogsaa i dette Tilfælde skal Synet foretages i nøje Overensstemmelse med de i Hovedbekendtgørelsen givne Regler.

ved »Hjælpemaskineriet« de øvrige i Skibet eller Fartøjet anbragte Kedler, Maskiner og andre Mekanismer, som drives ved Damp- eller anden Maskinkraft, saasom Dampspil, Lysmaskiner, Kølemaskiner og desl.

Ved »Kedler med højt Tryk« forstaas Kedler, hvor Kedeltrykket er 10,5 kg/cm² og derover.

Ved Udtrykket »Hovedreparation« forstaas:

- a) en alene ved Skibets Alder og ikke ved forudgaaende mindre Havari foraarsaget større Reparation, som udover almindelig Vedligeholdelse har til Formaal at forlænge Skibets og Maskineriets Levetid — samt
- b) større Ombygninger og Reparationer, hvor Bekostningen udgør en væsentlig Del af Skibets Værdi, — og
- c) endvidere Indsættelse af nye Hovedmaskiner eller Hovedkedler samt større Kedelreparationer, f. Eks. en samtidig Fornyelse af Kanaler og Kamre i almindelige Skibskedler.

§ 93.

Ved denne Bekendtgørelse, som træder i Kraft straks, ophæves Hovedbekendtgørelsen af 5. Oktober 1903 samt Tillægsbekendtgørelserne af 10. Juni 1905 og af 28. Marts 1908, jfr. dog § 88.

De i denne Bekendtgørelse anførte Maal og Vægte ere efter Metersystemet. De Ændringer vedrørende Maal og Vægt ved Overgangen fra engelsk til metrisk System i de ved disse Bekendtgørelser givne Bestemmelser for Skrogets og Maskineriets Bygning og Indretning, som ere truffet ved denne Hovedbekendtgørelse, skulle ikke gennemføres for Skibe, der ere danske inden denne Bekendtgørelses Ikrafttræden.

Det østasiatiske Kompagni.

Af den nu udkomne Beretning med Regnskab for 1909 hidsætter vi følgende:

De i sidste Aarsberetning omtalte trykkede Konjunkturer for Handel, Industri og Skibsfart har for Kompagniets Vedkommende bedret sig særlig i det forløbne Aars sidste Halvdel, og forhaabentlig kan 1909 betragtes som et Overgangsjaar til bedre Tider.

En medvirkende Aarsag er Fremkomsten af Sojabønnen som en meget stor Eksportartikel fra Manchuriet til Evropa. Kompagniet har taget særdeles livlig Del i den derved opstaaede Handel og ikke alene forøget sin Omsætning og Fortjeneste, men ogsaa tilført Kompagniets Skibe lønnende Hjemfragter; ligesom der hertil har været benyttet en Del fremmed Tonnage. Hidtil har Sojabønnen været forarbejdet i England, men da de af dem fremstillede Foderstoffer finder stor Anvendelse saavel her i Landet som i Sverig og Tyskland, er der paa Kompagniets Initiativ dannet et Aktieselskab, Dansk Sojakagefabrik, der paa Islands Brygge har opført en moderne Fabrik for Presning af c. 30,000 Tons Bønner aarlig. Fabriken sættes i Drift i Begyndelsen af 1910 og ventes at faa en ikke ringe Betydning for Landet, samtidig med at den underbygger Kompagniets Handel og Skibsfart.

Medlemmer af Kompagniets Direktion og Revisionspersonale har i Slutningen af Aaret foretaget en Rejse til Østen for at inspicere og revidere Kompagniets Filialer og Agenturer, og Inspektionen har godtgjort, at alle Forhold er tilfredsstillende, og at Kompagniets forskellige Virksomheder er i fortsat Udvikling. Som Eksempel kan anføres, at medens Kompagniet ved Slutningen af 1906 beskæftigede ialt c. 2,500 Mennesker, er der ved Udgangen af 1909 c. 4,000 Mennesker i Kompagniets Tjeneste alene i Østen. Forøgelsen skyldes tildels Plantageanlæg-

gene, der tegner til at blive særdeles gode Aktiver og Indtægtskilder for Kompagniet. Gummiplantagen i Johore vil i 1910 være beplantet med over 500,000 Træer, der alle i Aaret 1915 vil have naaet Ydeevnen, og i 1920 antagelig give 1 Million Pund Gummi; og Kokusplantagen ved Krelay vil om et Aar være beplantet med 225,000 Træer, som i 1916 delvis vil begynde at bære Frugt, og i 1920 beregnes at ville give c. 14 Millioner Nødder, hvilket svarer til c. 3,500 Tons Coprah.

I Bangkok har Filialen erhvervet betydelige Leverancer til ny Jernbaneanlæg paa Malakkahalvøen, og dens Eks- og Import er stigende.

Teaksavmøllen har haft gode Raatrætilførsler fra egne Skove og har arbejdet godt, hvorimod Bandon Savmøllen har haft et mindre heldigt Aar, idet de trykkede Tider har vanskeliggjort Salget af de forskellige Træsorter saavel i Østen som i Evropa.

Singapore danner Knudepunktet for Kompagniets Skibsfart i Østen, og er Indkøbssted for store Mængder af de Produkter, som Kompagniet afsætter i Evropa og Amerika.

Colombias Eksport har i det forløbne Aar været af mindre Omfang, hvilket tildels skyldes det, at Kompagniets Dampere i den sidste Halvdel af Aaret har haft rigelig Tilførsel af Ladning fra de østligere Havne.

Med Java har Kompagniets Omsætning yderligere udviklet sig i det forløbne Aar, og der er nu taget Forholdsregler for at sikre en forøget Tilførsel af Eksportvarer, særlig Teak.

Ved Shanghai og Vladivostok Agenturerne har den store Eksport af Sojabønner bevirket et stort Opsving i disse Pladsers Forretninger; ligesom den almindelige Omsætning er i god Fremgang.

Nikolajewsk Agenturet har atter i Aar fra Amurflo den hjemsendt en Ladning frossen Laks, som er fremkommet i udmærket Stand.

St. Thomas Filialen har vedblivende forøget sin Omsætning af Kul og Vand, og Trafikken paa Øen er stigende.

I Sydafrika har Forholdene bedret sig, begrundet paa de Forventninger, der stilles til Fremtiden i Anledning af de sydafrikanske Staters Sammenslutning.

Hovedkontorets Handelsomsætning er vedblivende gaaet fremad, særlig har Aaret været gunstigt for Teakafdelingen, der vilde have været i Stand til at sælge betydeligt mere til særdeles gode Priser baade af Bangkok- og Java-Teak, end den har kunnet fremskaffe.

Importafdelingen har haft en meget stor Omsætning i Coprah og Peber og iøvrigt udviklet Handelen med andre overseiske Produkter.

Eksportafdelingen har mere end fordoblet sin Omsætning af Cement og iøvrigt arbejdet tilfredsstillende.

Kompagniets Skibsfart har ikke alene nydt godt af de før omtalte Fragter af Sojabønner, men den ved denne ny Trafik stærkt stigende Efterspørgsel efter hjemgaaende Tonnage har bevirket, at Fragterne i Aarets sidste Halvdel har bedret sig, hvorimod de udgaaende Fragter endnu lader en Del tilbage at ønske.

De tre moderne og specielt for Bangkok-Farten indrettede Søsterskibe »Bandon«, »Chumpon« og »Pangan«, hver med en Bæreevne af 5,000 Tons, er overtaget henholdsvis i Januar, Februar og Maj og har vist sig vel egnet til deres Rute, der tegner til at blive særdeles tilfredsstillende.

Sydafrika-Linien har ogsaa i den senere Del af Aaret haft bedre Vilkaar at arbejde under, der er truffet Overenskomst med Svenska Sydafrika-Linien om Samarbejde i denne Part, og den tidligere Konkurrence er dermed ophørt.

Ogsaa Linien paa Vestindien har haft nogen Fremgang.

Nørresundby Portland Cementfabrik har produceret 235,000 Fade Cement og trods de daar-

lige Forhold paa Cementmarkedet ydet et smukt Udbytte, samtidig med at den er en god Støtte for Kompagniets Handel og Skibsfart paa oversøiske Pladser.

Trækompagniet har atter i Aar lidt under de daarlige Konjunkturer, men med bedre Tider, der synes at være i Sigte, og ved Omlægning af Driften haabes der paa gunstigere Resultater i Fremtiden.

I Foraaret udsendtes Meddelelse om. at »La chambre syndicale des Agents de change de Bourse de Paris« med den franske Regerings Samtykke havde vedtaget at give Det østasiatiske Kompagnis Aktier Adgang til officiel Notering paa Pariserbørsen.

I Juni Maaned udstedte Kompagniet paa Grund af den stærkt tillagende Virksomhed et 5 pCts Obligationslaan paa 5 Millioner Kroner, amortisabelt fra 1919 i 20 Aar, der overtoges af de københavnske Hovedbanker.

I Betragtning af, at en saa stor Del af Kompagniets Arbejde og Kapital ved Skovdriften i Siam og Plantagerne er anbragt paa Omraader, der kun kan — og efter alt at dømme ogsaa i rigt Maal vil — komme Fremtiden tilgode, er det Bestyrelsen en Glæde at kunne fremlægge et Regnskab, der sætter Kompagniet i Stand til at foretage rigelige Afskrivninger, yderligere Henlæggelser til Reservefonden og Uddeling af det sædvanlige Udbytte af 8 pCt.

Netto Overskudet andrager Kr. 2,609,834.06, hvorfra gaar til Afskrivning paa Dampskibene, Ejendommene, Inventar etc. Kr. 709,818.30, saaledes at der bliver Kr. 1,900,015.76 til Dividende, Tantiømer og Reservefond.

Indtægterne fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	Kr. 1,203,639.89
— — Dampskibene	» 838,652.29
— hos Filialerne	» 1,322,530.53
Udbytte i fremmede Selskaber	» 289,773.34
Overført fra forrige Aar	» 208,407.98
	<hr/>
	Kr. 3,863,004.03

Herfra gaar:

Administrationsudgifter ved Hovedkontoret og Filialerne	Kr. 911,416.85
Rente Konto	» 341,753.12
Afskrivninger	» 709,818.30
	<hr/>
	» 1,962,988.27
Efterladende	Kr. 1,900,015.76

som foreslaas fordelt saaledes, at Aktionærerne erholder 8 pCt., til Reservefonden henlægges Kr. 250,000; denne udgør nu Kr. 4,000,000 eller 26²/₃ pCt. af Aktiekapitalen; til Tantiømer til Bestyrelsesraad, Direktion og Funktionærer benyttes Kr. 188,321.56, medens Kr. 261,694.20 overføres til næste Aar.

Fragtmarkedet.

Heller ikke i den sidst forløbne Uge har der været sluttet meget, og de fleste hjemgaaende Markeder er ikke undergaaet Forandringer af nævneværdig Betydning. En Undtagelse danner Azow, hvorfra der var et godt Begær efter prompt Tonnage, som sluttedes til 9/3 à 9/6 N. C., 9/9 à 10/ Hamburg. Enkelte Baade sluttedes ogsaa til 9/3 à 9/4¹/₂ London, Hull eller Rotterdam. Bedringen i Azow trak tildels Sortehavet med sig, og fra Sulina betaltes saaledes 8/6 N. C. fra Nikolajeff, 8/ Dødvægt til London, 8/6 Weseren, Korn alene (5,500 Tons Baad), 8/6 N. C. for

mindre Baade. Stigningen kan saaledes sættes til omtrent 1/ pr. Unit i Ugens Løb. Fra Middelhavet sluttedes en Del Baade med Erts til lave Rater, f. Eks. 5/ Kartagena/Middlesbro, 5/1¹/₂ Porman/Jarrow, 6/9 Skyros/Grimsby, 5/ Huelva/Rotterdam («Tinto» Betingelser). Saavel Nordamerika som La Plata viser stadig kun et Minimum af Aktivitet. Fra San Lorenzo Grænsen sluttedes nogle enkelte Baade til 8/ O. C. prompt, 10/ pr. Maj, 6 d. mindre, hvis direkte Havn. Østersøen er uforandret mat paa Basis af forrige Uges Noteringer. Det Marked, hvorpaa de fleste Redere for Øjeblikket har deres Opmærksomhed stærkest henvendt, er Kulmarkedet i Wales, som jo er en enorm Forbruger af Tonnage. Forholdet har jo i længere Tid været ret spændt mellem Grubeejerne og Arbejderne, men man har stadig haabet paa at kunne faa en fredelig Ordning i Stand, saa at en Strejke fra 1. April kunde afværges. Dette synes der dog i Følge de sidst indløbne Telegrammer ikke at være meget Haab om, thi Forhandlingerne mellem de to Parter er nu bleven afbrudt. Skulde Strejken virkelig blive til noget, vil den ramme c. 200,000 Arbejdere, foruden den vil blive en sand Ulykke for Skibsfarten, men endnu er sikkert ikke alle Sunde lukket, og det maa i højeste Grad ønskes, at der endnu i den ellefte Time bliver hidført en Ordning, hvorved en saadan Kæmpestrejke, som muligvis ogsaa kan drage andre Kuldistrikter med sig, undgaas. Efter den særdeles livlige Befragtningsforretning fra Wales de nærmest foregaaende Uger, sluttedes der ikke meget i den sidst forløbne, og Raterne har desuden været nedadgaaende i de fleste Retninger. Fra Cardiff betaltes sidst 5/6 Lissabon, Frcs. 4³/₄ à 5 St. Nazaire, 7³/₄ Algier, 8³/₄ Marseille, 7/9 Barcelona, 7/6 à 7/9 Genua, samme Rater Port Said, 7/9 Las Palmas, 8/ Cap Verde, 16/ à 16/6 River Plate. Blandt Befragtningerne fra Østkysten nævner vi 3/10¹/₂ Kronstadt, 3/9 à 4/ Riga, 4/3 Stockholm (2,500), 3/10¹/₂ à 4/ Kiel, 4/4¹/₂ Aabenraa (1,500), 4/1¹/₂ Lübeck (1,750), 6/9 à 7/3 Genua, 5/7¹/₂ Algier.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, er Fragtmarkedet uforandret yderst elendigt fra alle isfri Havne, saa at der kun sluttes ganske enkelte Sejlere, medens der endnu er mange oplagt. Bottenhavsmarkedet er ligeledes uforandret pr. f. o. w. og senere, dog synes det, som om Befragterne i enkelte Tilfælde er villige til et Tillæg af 6 d. à 1/ pr. Stdr. for bestemt Størrelse og lille Dækslast.

Returfragter Vest fra er ligeledes mattere, og der er nogen Mangel paa Kullaster til danske Havne, og da Foderstoflaster fremdeles mangler, saa er denne Fart ogsaa daarligere end hidtil.

For de mindre Skibe har Markedet været væsentlig flovere for prompte Ladninger fra de vestligere, nordtyske Havne, saaledes fra Wismar, Stralsund, Greifswald; derimod er de østligere Pladser stadig ret faste, og der sluttedes livligt derfra i sidste Uge og til ret gode Rater. Fra Stettin betaltes for Rug til Skibe 7 Mk., fra Colberg og Stolpmünde for Havre 6 à 6¹/₄ Mk. Et enkelt Skib opnaaede endog for Rug 5¹/₂ Mk. Fra ovennævnte Havne er endnu nogle Ladninger at aftage i Marts Maaned. Pr. April noteres allerede flere Laster, bl. a. fra Greifswald og Rostock til gennemgaaende samme Rater som pr. Marts; endvidere fra Danzig, som byder fast 5 Mk. for Rug, men da der skal være solgt mange Ladninger derfra pr. April, og det er smaat med Nedlaster, vil uden Tvivl noget mere kunne gennemføres.

Sverig er fuldstændig uforandret og har Ladninger nok fra Karlshamn og Omegn. Norge har enkelte Ladninger Feldspath til Stettin 5 Mk., samt flere Islaster til Østersøen. Danmark har for Provinsernes Vedkommende meget lidt at byde; ogsaa København er meget flov; fra den derværende nyoprettede Soyakage Fabrik udbydes den

første Ladning nu til Malmø. Da Fabriken aarlig skal kunne producere c. 25,000 Tons Kager, vil der sikkert blive Anvendelse for en Del Tonnage, selv om ogsaa Banen vil faa en Andel heraf.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Torm

afholdt d. 16. ds. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Fenger dirigerede.

Forretningsføreren, C. Kraemer, aflagde Beretning og Regnskabet.

Aaret 1909 maatte betegnes som lidt bedre end 1908, der vel nok var Skibsartens sletteste. Kulfragterne var, i Følge Statistik, i Aar endnu lidt aarligere, men en udmærket Høst Verden over og det vaagnende Erhvervsliv havde bødet derpaa, og næsten al oplagt Tonnage var sat i Fart. Dette bevirkede, at Fragterne blev holdt nede og langt fra kom til at svare til Forventningerne; herfra maatte Østen dog undtages. Ved Aarsskiftet var der i Aar i Modsætning til i Fjor kun faa Skibe oplagt.

Selskabets Skibe havde som sædvanlig været beskæftiget i Nord- og Østersøen, og en af Baadene i Hvidelhavet. »Sjælland« havde i godt et halvt Aar sejlet under Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskabs Flag i Passagerfart.

For indeværende Aar havde man sluttet Kontrakter for Transport af c. 30,000 Tons Kul til Fragter, der var 3 à 4½ d højere, end hvad der i Øjeblikket kunde opnaas i det aabne Marked. Naar det i Fjor lykkedes at komme nogenlunde igennem Aaret, skyldtes det til dels lignende Kontrakter og formindskede Udgifter, foruden at man havde ret godt Held med hurtige Rejser.

Regnskabet viste et Overskud paa Kr. 104,099.03, deri indbættet en Saldo fra forrige Aar paa Kr. 1,696.31.

Overskudet fordeler sig saaledes paa de forskellige Skibe: »Sara« Kr. 27,017.01; »Helene« Kr. 16,308.73; »Sjælland« Kr. 7,226.08; »Agnete« Kr. 15,071.34; »Hermia« Kr. 19,303.14; »Alice« Kr. 17,476.42.

Det foresloges at udbetale 4 pCt. i Udbytte med 30,000 Kr. og at henlægge 44,000 Kr. til Reservefonden, som saa efter Fradrag af 10,000 Kr., som er medgaaet til Klassifikation og Reparation, udgør 135,000 Kr.

Skibenes Anskaffelsessum er Kr. 1,663,000, og de er nu bogført til Kr. 1,163,000.

Der gaves Decharge.

Til Kommitterede valgtes Grosserer Jacob Salomon og Direktør M. von Schmidt.

Havarier og Forlis.

Venus, 3/m. Skonnert af Thurø, kom paa Rejsen fra Hjemstedet til Stralsund i Ballast paa Grund ved Indsejlingen til Barhöft. Skibet er bragt flot og ind til Stralsund med Tab af Anker og Kæde, og skal undersøges af Dykker.

Laura, Dpsk. af Kjøbenhavn, er i Snestorm strandet paa Skagestrand paa Island. Post og Passagerer er landsat i Skagestrand.

Frisia, Dpsk. af Kjøbenhavn, har ved Udsejlingen fra Horli været paa Grund. Skibet er senere besigtet og befundet ubeskadiget.

Christine, Jagt af Hadsund, har paa Rejsen fra Mariager til Nyborg med en Ladning Cement været paa Grund paa Hatterrevet. Efter at have kastet c. 50 Tdr. Cement over Bord kom Skibet flot med Assistance af Fiskefartøjet »Johanne« og er ankommet til Nyborg. Skibet er tæt og har kun mindre Skade paa Kølen.

Svanen, Jagt af Fredericia, er paa Rejsen fra Aalborg til Omø med Maskindele strandet paa Hatterrevet. Svitzers har forgæves forsøgt at slæbe Skibet af. Bjergningsdpsk. »Helsingør« har bjerget Ladingen ind til Korsør. Skibet er Vrag.

United States, Dpsk. af Kjøbenhavn, grundstødt i Kristiania Fjord, kom d. 20. ds. flot med Assistance af »Bryderen« og kom ved egen Hjælp ind til Horten, hvor Skibet tættedes for derefter at gaa til Kjøbenhavn for Reparation.

Storebelt, Dampfærge, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn paa Grund paa Hveen i taaget Vejr; Dampfærge »Kjøbenhavn« assisterede Skibet flot, hvorefter det fortsatte til Helsingør for Undersøgelse.

Fra Sø og Land.

Et Meteor. Den engelske Dampner »Trafalgar« af Cardiff, som for kort Tid siden kom ind til Falmouth for at rette sine Kompasser, har, i Følge »Shipp. Gaz.«, haft en mærkelig Hændelse paa Rejsen fra Port Talbot til Bastia med Kul. Skibets Kaptajn meddelte: »Omtrent Kl. 8 Mørgen var vi c. 10 Sm SV. af Wolf Rock, da Damperen pludselig rystede stærkt, og der hørtes et Knald som af et Kanonskud, medens Fokkemasten saa ud som om den stod i lys Lue. I samme Nu saa vi en stor Ildsjøle slaa ned i Søen omtrent 20 Fod fra os. Dens Tilsynekomst var ledsaget af en stærk, hvilsende Lyd, og da den slog ned i Søen, rejste der sig en Vandsjøle op i Luften. Hvis Skibet var blevet ramt, er jeg vis paa, at det var blevet dets Undergang. Anden Styrmand var netop i Færd med at pejle Pumpene i samme Øjeblik, og fik da et kraftigt Stød af Staalpejlestoken, som han havde i Haanden. Fænomenet varede kun nogle faa Sekunder. Da vi var kommet os efter den Overraskelse og skulde til at se efter Kompasserne, fandt vi dem alle i Uorden. Vi gik da op til Lizard, og ved at følge efter en Kystdamper kom vi ind til Falmouth uden Assistance af Lods. Da Kompasserne kom i Land, indtog de igen deres normale Stand«.

Den ny japanske Krydser »Ibuki« er et af de første Krigsskibe, hvis Maskineri bestaar af Curtis Damp-turbiner, som er konstrueret til Gag, saavel frem som Bak. Begyndelsestrykket paa Turbinevalsen i H. T. er 239 lbs., og Slutningstrykket ved Kondensatoren 25,7 Tommer. Ved 250 Omdrejninger i Minuttet er den bremsede Hestekraft 27,142 B. H. K.

(»Tidsskrift for Maskinvæsen«).

»Electrical world« meddeler fornylig følgende vedrørende Udnyttelsen og Energiem i Niagara Faldene: Af de 5,000,000 Hestekraft, som disse repræsenterer, udnyttes foreløbig kun de 55 pCt. Af disse anvendes 126,800 Hestekraft til elektro-kemiske Processer, 56,200 Hestekraft til Jernbanedrift, 36,400 til Belysning, 45,540 til forskellige industrielle Øjemed; 12,300 Hestekraft udsendes over en Vejlængde paa mere end hundrede engelske Mil, 33,500 over halvfjerdsindstyve Mil, medens 145,400 anvendes til lokalt Brug.

Det amerikanske Blad »The American Machinist« omtaler et Misbrug, der i den senere Tid har fundet Sted ved Kapsejls Motorsbaaer — de saakaldte Racere, der bruger Gasolje som Brændsel i Cylindrene paa Motoren. I Gasoljen indblandes Pikrinsyre eller et lignende Stof med høj Eksplosionssevne, og med den saaledes opnaaede forøgede Kraft har Baadene været i Stand til at opnaa en Hurtighed, som de ved Brugen af almindeligt Brændstof vilde have været afskaaret fra. Bladet tilføjer, at der selvfølgelig ogsaa har været Gasolinmaskiner, som har været ude af Stand til at modstaa saa stærkt et Tryk.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

afholder sin aarlige Generalforsamling Onsdag den 30. Marts d. A. Kl. 1 paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, med den i Lovenes § 9 fastsatte Dagsorden.

Kjøbenhavn, den 15. Marts 1910.

Bestyrelsen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlere.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

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

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik

i Nakskov.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, afg. Riga 20./3. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 14./3. til Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 20./3. til Cadiz. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Arendal 16./3. nordpaa. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Holtenan 18./3. for Reval. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9./3. til New York. — A r-

(Fortsættes Side 193.)

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

574. Dybde. Anholt Havn. Anholt, Kattegat, Dybden i Anholt Havneindløb er nu 4,3 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 479. Kjøbenhavn 1910.)

575. Fløjstønden »Kobbergrunden Ø.« udlagt. Læssø, Kattegat, Fløjstønden »Kobbergrunden Ø.« er nu udlagt, og ligger $2\frac{1}{4}$ Sm Ø. $\frac{1}{2}$ S. fra Kobbergrund Fyr. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 213. Fyr-Port. Nr. 93 A. Søm.-Fort. Side 24.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 370. Kjøbenhavn 1910.)

576. Dybde. Lægstør-Grunde, Limfjorden. Dybden i Løbet over Lægstør-Grunde er nu 3,7 m i en Bredde af c. 20 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 221. Kjøbenhavn 1910.)

577. Nat-Skydevejsler. Farvånd midlertidig spærret. Saltholm-Flak. Sundet. Mellem den 13de og 28de April 1910, vil i tre Aftener, rimeligvis den 13de 20de og 25de, efter Mørkets Frembrud blive afholdt Skydevejsler paa Flakket N. for Saltholm. Skydningen foregaar i S-lig Retning paa den Del af Flakket, hvor Dybden er under 5,0 m, og fra Skibe og Fartøjer, der befinder sig S. for Breddeparallelen paa 55° 42', N. Br. Naar der skydes, belyses Skydefeltet med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advares mod, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed, at opholde sig paa eller nærme sig til det Felt, der ligger mellem Søgelysene og Saltholm N.-Kyst.

578. Forestaaende Forandring af Fyr. Thorshavn, Strøms, Færøerne. Den 1ste September 1910, naar Fyret atter tændes, er den røde Lanterne i Vestre Vaag ved Thorshavn flyttet 320 m S. 3° V. hen og skal lyse fra c. S. 35° Ø. til c. S. 59° Ø.

Den 20de Juli 1910, naar Fyret atter tændes, er den røde og grønne Vinkel V. for den hvide Vinkel i Fyret paa Skansen ved Thorshavn forandret saaledes, at det viser rødt Lys fra c. S. 33° Ø. gennem S. til c. S. 17° V., grønt Lys fra c. S. 17° V. til c. S. 55° V., og rødt Lys fra c. S. 55° V. til c. V. I øvrigt bliver Fyret uforandret. (Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods, Side 45. Fyr-Port. Nr. 536 og 537.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1793. Kjøbenhavn 1909.)

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til *Dansk Søfarstidendes Konto*.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

Vraget, 1950 m Ø. fra Tønden Bræk Banc Nr. 13, som ligger paa $51^{\circ} 4' 16''$ N. Br. $2^{\circ} 21' 31''$ Ø. Lgd.

602. Lystønde midlertidig ombyttet med Fyrskib. The Wash, England. Lystønde F/I i Freeman Channel er midlertidig ombyttet med et Fyrskib, der viser hvidt, fast Fyr. Det ligger c. $\frac{1}{2}$ Kbl SØ. t. Ø. fra Lystøndens Plads. $52^{\circ} 58' N.$ Br. $0^{\circ} 15' 2''$ Ø. Lgd.

603. Lystønde udlagt til Forsøg. Herwit Rock, Firth of Forth, Skotland. En Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 14 Sek., er til Forsøg udlagt tæt NV. for Lys- og Fløjstønden ved Herwit Rock. $56^{\circ} 1' 2'' N.$ Br. $3^{\circ} 6' 7'' V.$ Lgd. (Kort Nr. 180.)

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

604. Baake ødelagt. Ballard Point, Swanage Bay, England S.-Kyst. Baa-ken paa Klinten ovenover Ballard Point er ødelagt og opføres ikke igen. $50^{\circ} 37' 7'' N.$ Br. $1^{\circ} 56' 7'' V.$ Lgd.

605. Baake forsvundet. Pignonet Rock, St. Aubin Bay, Jersey, Channel Islands. Baa-ken paa Pignonet Rock er forsvundet. Den opføres atter saarest muligt. $49^{\circ} 9' 5'' N.$ Br. $2^{\circ} 9' 5'' V.$ Lgd.

606. Vrag afmærket. Lynmouth, Bristol Channel, England. Sejlskibet »Emeralda« er sunket $\frac{1}{2}$ Sm N. 28°Ø . fra Taarnet paa Pynthen Ø. for Woody Bay. En grøn Vragtønde er udlagt tæt NØ for Vraget. $51^{\circ} 14' 2'' N.$ Br. $3^{\circ} 51' 5'' V.$ Lgd.

607. Forandring af Fyr. Ayre Point, Isle of Man. Omtrent den 1ste April 1910 forandres Perioden for Ayre Point hvide og røde vekslende Fyr, som vises fra det høje Fyrtaarn, fra 1 Minut til 30 Sekunder. I øvrigt bliver Fyret uforandret. $54^{\circ} 25' N.$ Br. $4^{\circ} 22' V.$ Lgd.

608. Forandring af Fyr. Corsewall Point, Loch Ryan, Skotland V.-Kyst. Omtrent den 1ste April 1910 forandres Perioden for Corsewall Point Fyr fra 1 Minut til 37 Sekunder. I øvrigt bliver Fyrets Karakter uforandret. $55^{\circ} 0' 5'' N.$ Br. $5^{\circ} 9' 5'' V.$ Lgd.

609. Lystønde. River Lee, Cork Harbour, Irland S.-Kyst. Den røde Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, og ligger i $5,6$ m Vand, c. 1 Kbl S. 20°Ø . fra Black Point, og i S. $62^{\circ} V.$ fra White Point, er udeladt i Kort Nr. 3384. $51^{\circ} 50' 5'' N.$ Br. $8^{\circ} 19' V.$ Lgd.

610. Lystønde forandret. Lough Straungford, Irland Ø.-Kyst. Den røde, spidse Lystønde, der ligger som Midtfarvandsstønde 15 Kbl N. 74°Ø . fra Stagen paa St. Patricks Rock, er ombyttet med en pilleformet Lystønde, af samme Farve og Mærke, og visende samme Lys. $54^{\circ} 19' N.$ Br. $5^{\circ} 28' 5'' V.$ Lgd.

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

611. Afmærkning. Swakopmund, Tysk SV-Afrika. Paa Swakopmund Red ligger den hvide Spidstønde med V-lig Topbetegnelse nu 6,3 Kbl N. $86\frac{1}{2}^{\circ} V.$ fra Fyrtaarnet. Den hvide Spidstønde med Cylinder, Swakopriff, ligger 7,5 Kbl S. $50\frac{1}{2}^{\circ} V.$ fra Fyrtaarnet, som ligger paa $22^{\circ} 40' 32'' S.$ Br. $14^{\circ} 31' 29'' \text{Ø}$. Lgd. Den hvide Spidstønde med Ø-lig Topbetegnelse, paa $22^{\circ} 40' 32'' S.$ Br. $14^{\circ} 30' 30'' \text{Ø}$. Lgd., findes ikke. Fortøjningernes Antal N. for S. $67\frac{1}{2}^{\circ} V.$ fra Tolbodbroen er ubestemt. Swakop Baa-ke, paa $22^{\circ} 41' 7'' S.$ Br. $14^{\circ} 31' 5'' \text{Ø}$. Lgd., findes ikke, men Swakop Signal med en Ballon over et Kryds, staar paa $22^{\circ} 42' 5'' S.$ Br. $14^{\circ} 31' 7'' \text{Ø}$. Lgd.

612. Vrag afmærket. Provincetown Harbor, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. Skonererten »Cabalra« er sunket $\frac{1}{4}$ Sm SØ. for Old Colony -Railway Pierhoved. En rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er i $6,4$ m Vand udlagt tæt SØ. for Vraget, fra Long Point Fyr i N. $21\frac{1}{2}^{\circ} V.$, og fra Wood End Fyr i N. 27°Ø .

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

579. Reserverfyrskib udlagt. Ugegrunden. Kalmarsund. Sverrig. Omtrænt den 21de Marts 1910 udlægges ved Ugegrunden Reserverfyrskib Nr. 28. Det har Taarn til Fyret og er mærket »Reserv«. Fyr og Taageflag er uforandret.

580. Forandring i Afmærkning. Grankullaviken. Øland. I Grankullaviken skal paa Randens N-Side udsættes en Stage paa 57° 21' 46" N. Br. 17° 7' 16" 44" N. Br. 17° 7' 13" 0. Lgd. Ved Rendens S-Side er udsat en Stage med Kost paa 57° 21' 45" N. Br. 17° 7' 15" 0. Lgd., og en Stage med Kost paa 57° 21' 44" N. Br. 17° 7' 14" 0. Lgd. En Stage er udsat SO. for Brandingen, paa 57° 21' 26" N. Br. 17° 6' 45" 0. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2071. Kjøbenhavn 1909.)

581. Grund afmærket. Pennomatala. Uleåborg. Bottniske Bugt. Finland. Ved Grunden Pennomatala, i det indre Farvand mellem Uleåborg og Torneå, er udsat en rød og hvid Stage med to Koste. 65° 25' 40" N. Br. 25° 12' 30" 0. Lgd.

582. Signaler for Is. Dagerort lave Fyr. Rusland. Dagerort lave Fyr skal vise Et-Blink hver 2 Sek., og ikke rødt, fast Lys, og om Dagen skal ved Fyret vises en Ballon, naar der fra Dagerort høje Fyr og fra Tankona eller Pakerort ikke kan ses aabent Vand. (Kort Nr. 205.)

583. Grund afmærket. Kjnrosaar Bugt eller Lona Bugt. Øsel V.-Kyst. 3 m Grunden i Indløbet til Kjnrosaar Bugt er afmærket med en hvid Spiritrende med sort nedadvendt Kost. 58° 26' N. Br. 21° 46' 5. 0. Lgd. (Kort Nr. 205.)

584. Grund afmærket. Windan S. Rusland. 4. m Grunden S. for Windan er afmærket med en sort og hvid Spiritrende med to sorte Koste. 57° 18' N. Br. 21° 21' 5. 0. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206.)

585. Klokketænder atter udlagt. Libau. Klokketænderne paa N-Siden og paa S-Siden af Indløbet i Keiser Alexander III Havn i Libau er atter udlagt.

586. Sommerafmærkning. Stralsund. Tyskland. I Farvandet ved Stralsund er Sommerafmærkningen udlagt. Lystønden Plantagegrund N. er atter udlagt.

587. Tænde forandret. Breitgrund S. Flensborg-Fjord. Baaektenden Breitgrund S. er ombyttet med en hvid Fløjetænde, mærket Breitgrund S. med 5-hjg Topbetegnelse. 54° 46' 40" N. Br. 10° 4' 6" 0. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 492. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

588. Det nye Afmærknings System. Norge. I Foråret og Sommeren 1910 almærkes følgende Farvande efter det nye Afmærknings System:

Hovedløbet fra Leikna til Nærønsundet, samt gennem Ellingraasa og Vord-sundet. Hovedløbet fra Nord Kraaer til Brønne samt Torgværøden. Hermed er Systemet gennemført i Hovedløbet fra Trondhjemsleden (Garten) til Brønne. Stagerne paa Ø-Siden er sorte, paa V-Siden røde.

Hovedløbet fra Græsholmen til Harstad, samt i det indre Løb mellem samme Stæder. Hovedløbet fra Harstad til Gismundene. Hermed er Systemet gennemført i Hovedløbet fra Ladingen til Malangen via Harstad. Stagerne paa Ø-Siden er sorte, paa V-Siden røde.

589. Fyr i Orden. Pellworm og Ochsensand. Tyskland. Pellworm lave Fyr og Ochsensand Fyr er nu i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2667. Kjøbenhavn 1909.)

590. Øvelsesplads spærret. Cuxhaven. Elben. I den første Halvdel af April 1910 er en Øvelsesplads ved Cuxhaven spærret for al Sejlsads. Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde 9 og 15, og er afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Flere Minekraner og smaa Dampere ligger desuden ved Pladsen.

591. Tønde flyttet. Hungeriger Wolf. Elben. Da Farvandet har forandret sig, er den sorte Spidstønde 5/6 ved Hungeriger Wolf, Pagensand S-Ende flyttet ud i 4. m Vand. 53° 40' 30" N. Br. 9° 30' 42" 0. Lgd.

592. Sommerafmærkning. Tønde forandret. Elben. I Marts 1910 foretages Sommerafmærkningen i Elben. Lystønden ved Ø-Enden af Bonhassensand ombyttes samtidig med en rød og sort Baaektønde med Kryds. 53° 32" N. Br. 9° 54" 0. Lgd.

593. Skydeøvelser og Sømineøvelser. Waser. Fra 1ste April til 11te Maj og fra 26de November til 15de December 1910 afholdes Skydeøvelser i Aussen Weser. Pladsen begrænses ned ad Floden af en Linie Tønde 16—Fødderwarden 3, op ad Floden af en Linie, tidligere Fort Brinkamhof I—Fort Langtügen I, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlsads. Naar der skydes, hejsses paa Fortet, hvortil der skydes, Flag B, og fra 1 Time før Skydningens Begyndelse til dens Opbør paa Høveveg og Meyersledje Fyrtaarne Flag B eller en rød Lanterne. Dampere med rødt Flag eller rød Lanterne ligger ude, deres Anvisninger skal ubetinget følges.

Den 2den, 8de og 9de, 22de og 23de, 27de, 28de og 29de eller 30te April skydes om Natten. Den 29de og 30te April, 2den, 3die, 4de, 10de og 11te Maj er Farvandet nuligvis helt spærret.

I den sidste Halvdel af Marts til Begyndelsen af April og fra 11te Maj til 30te August afholdes om Dagen Sømineøvelser. Pladsen ligger uden for den dybe Rende i det Ø-lige Farvand og begrænses mod N. af en Linie fra Tønde K over Tønde Y, mod S. af en Linie fra Fort Langtügen II til Fort Brinkamhof II, og inden for dette Areal er den egenlige Øvelsesplads afmærket med fire gule Tønder med rødt Flag, og er spærret for al Sejlsads. Desuden ligger der en Minekran og smaa Dampere ved Pladsen. Naar Pladsen om Natten er spærret, visor Minekranen to hvide Lanterne lodret for hinanden. Anvisninger skal ubetinget følges.

594. Sommerafmærkning. Jade og Helgoland. Ved Helgoland og i Jade er Sommerafmærkningen udlagt.

595. Natsignalering paa Fyrskibe. Jade, Fyrskibene »Aussenjader«, »Min-sener Sand« og »Gemsinbank« er forsynet med Morse Blinklanterner til Natsigna-lering.

596. Vrag afmærket. Ooster Ems. Tjalken »Nieuwe Zorg« er sunket c. 1,5 Sm NNW. fra den sorte Baaektønde med Ballon »Bans Balje«. Vraget er afmærket med en Vragtønde. 53° 35" N. Br. 6° 56" 0. Lgd.

597. Lystønder forandret. Oostriesische Gaatje Ems. Holland. I Oostriesische Gaatje visor nu Lystønderne »G 1«, »G 3« og »G 5« rødt Lys med To-Formærkelser hver 8½ Sek., og Lystønderne »G 2« og »G 4« hvidt Lys med To-Formærkelser hver 8½ Sek. Lystønde »G 1«. 53° 24" N. Br. 6° 56" 0. Lgd.

598. Dybde. Noordooisgat. Zeegat van Terschelling. I Noordooisgat er Dybden nu midtfarvands 4. m, men Farvandet forandrer sig endnu stærkt. Nogle Tønder er derfor flyttet.

599. Fyr atter tændt. Pollendam. Zuidereze. Det hvide Lynfyr paa V-Enden af Pollendam er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 20. Kjøbenhavn 1910.)

600. Tønder flyttet. Koompot. Schaar van Kollinsplaat. Engelsche Vaar-water. Veregat. Zeegat van Zieriksee. I Koompot er den rød og sort vandret stri-bede Kugletønde Nr. 5 med Diamant flyttet til 51° 36' 58" N. Br. 3° 46' 49" 0. Lgd.

I Schaar van Kollinsplaat er den rød og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 1 med Kryds flyttet til 51° 37' 17" N. Br. 3° 50' 34" 0. Lgd. I Engelsche Vaarwater er Stumpplønde Nr. 6 flyttet til 51° 32' 40" N. Br. 3° 56' 54" 0. Lgd.

I Veregat flytter S-Pynten af Haringvretter Ø. efter, hvorfor Spidstønderne Nr. 9 og 10 er flyttet derefter.

601. Vrag afmærket. Dunkerque Red. Frankrig. Skounerten »Hermann« er sunket paa Banc Braek. En Lystønde der visor rødt, fast Lys, er udlagt ved

613. Undervands Klokketønde udlagt. Peaked Hill. Cape Cod. Massachusetts. En rød, spids Undervands Klokketønde, Peaked Hill Submarine Bellbuoy 2 Ex., er udlagt indtil Iste Juni 1910 tæt NØ. for Peaked Hill Fløjtetønde 2, Cape Cod. Dens Signal har ingen bestemt Karakter.

614. Forandring i Afmærkning. Pollock Rip Slue. Nantucket Sound. Massachusetts. Pollock Rip Broken Part North End Klokketønde 1 A, Lystønde 1 B og Spiritønde Nr. 1 er flyttet c. 370 m V. hen og ligger nu, fra Nantucket Fyr i N. 31¼° Ø., og fra Monomoy Point Fyr i N. 88¾° Ø. Twenty-one Foot Shoal rød og sort vandret stribede Tønde 1 C er inddraget.

615. Afmærkning forandret. Great Round Shoal Channel. Nantucket Sound. Massachusetts. Da Pollock Rip Slue grunder til, foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Great Round Shoal Channel, for at den kan benyttes som Hovedløb gennem Nantucket Sound.

Følgende Tønder er inddraget: Great Round Shoal sort og hvid lodret stribede Fløjtetønde. 41° 26' 16" N. Br. 69° 42' 20" V. Lgd. Orion Shoal Entrance Klokketønde 2 A. 41° 27' 35" N. Br. 69° 48' 45" V. Lgd. Orion Shoal North-east End Lystønde Nr. 2. 41° 27' 38" N. Br. 69° 48' 45" V. Lgd. Great Round Shoal Spidsønde Nr. 8. 41° 24' 50" N. Br. 69° 54' 20" V. Lgd. Point Rip sort og hvid lodret stribede midtfarvands Stumpønde. 41° 26' 2" N. Br. 69° 58' 5" V. Lgd.

Følgende Tønder er udlagt: Great Point East Entrance Lys-, Fløjte- og Undervands Klokketønde i 14 m Vand, c. 7/8 Sm N. 69¾° V. fra Great Round Shoal Fløjtetønde, fra Saunkaty Head Fyr i N. 48¾° Ø., og fra Monomoy Point Fyr i S. 60¾° Ø. Den viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Undervandsklokken giver intet bestemt Signal. 41° 26' 45" N. Br. 69° 43' 22" V. Lgd. Great Round Shoal South Lystønde Nr. 8. Den viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., og ligger paa Great Round Shoal Tønde Nr. 8's Plads. 41° 24' 50" N. Br. 69° 54' 20" V. Lgd. Point Rip Lystønde Nr. 11 A, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., og Point Rip Klokketønde Nr. 11 A i 14 m Vand, 3/4 Sm N. 48° Ø. fra Nantucket Fyr. 41° 26' 12" N. Br. 69° 59' 0" V. Lgd.

616. Tønde udlægges. Norwalk River. Long Island Sound. Connecticut. En Spiritønde Fitchs Point Tønde Nr. 3 udlægges i 3 m Vand ved Drejepunktet i den V-lige gravede Reude til South Norwalk Harbor, fra Dorton Point Værfts højre Kant i N. 29½° V., og fra Peach Island højre Kant i N. 1½° V.

617. Fyr flyttes. Norwalk River. Long Island Sound. Connecticut. Fitchs Point Fyr flyttes tværs over Løbet til Foreningen mellem de gravede Reuder til East Norwalk og South Norwalk, fra Dorton Point Værft højre Kant i N. 22½° V., og fra Peach Island venstre Kant i N. 3° V. 41° 5' 30" N. Br. 73° 24' 21" V. Lgd.

618. Vrag afmærket. Bridgeport Harbor. Long Island Sound. Connecticut. En Kulpram er sunket ud for Bridgeport Harbor. En rød Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i 5 m Vand udlagt 30 m SØ for Vraget, fra Penfield Reef Fyr i N. 61½° Ø., og fra Bridgeport Harbor Fyr i S. 49½° Ø.

619. Forandring i Afmærkning. East River. New York. I East River er følgende Tønder udlagt: Rikers Island Shoal East End vandret stribede Spiritønde i 6 m Vand, fra Ferbers Cupola i N. 31° V., og fra Rikers Island Fyr i S. 77° Ø. Rikers Island Shoal Spiritønde Nr. 2 i 6 m Vand, fra Flushing Bay Fyr i N. 37½° V., og fra Rikers Island Extension Bulkhead venstre Kant i N. 81¾° Ø. Rikers Island Shoal Spiritønde Nr. 4 i 6 m Vand, fra Flushing Bay Fyr i N. 60½° V., og fra Rikers Island Extension Bulkhead højre Kant i S. 16½° V.

Følgende Tønder har forandret Navn: Flushing Bay Spiritønde Nr. 2 hedder: Rikers Island South Tønde Nr. 6. Flushing Bay Spiritønde Nr. 4 hedder: South Brother Island Ledge Tønde Nr. 8. Flushing Bay Spiritønde Nr. 1 hedder: Lawrence Point Ledge Tønde Nr. 1. Flushing Bay Spiritønde Nr. 3 hedder: Lawrence Point Tønde Nr. 3.

620. Ankring forbudt. Rørlødnng. Hudson River. New York. En Rør-

- n) Paa en 160 m høj Top. 24° 14' S. Br. 35° 21' Ø. Lgd.
o) Paa en 125 m høj Top. 23° 57' S. Br. 35° 29' Ø. Lgd.
p) Paa en 135 m høj Top, 3,7 Sm N. 86° V. fra Innamban Kirke. 23° 49' S. Br. 35° 19' Ø. Lgd.

De angivne Pladser er kun for a og b nøjagtige.
636. Fyr tændt. Nosy Lava. Madagascar NV-Kyst. Fyret paa Nosy Lava brænder nu permanent. Det viser To-Blink hver 10 Sek. Flammens Højde: 122 m. Sort og hvidt, 15 m høj Fyrtaarn. 14° 32' 50" S. Br. 47° 36' 43" Ø. Lgd., og ikke som angivet i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1/57. 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 57. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

637. Tønde forandret. Clifton Bank. Sumatra Ø-Kyst. Den røde Spidstønde Ø. for Clifton Bank har nu Ballon. 4° 56' S. Br. 106° 6' Ø. Lgd.

638. Tønde forsvundet. Bai de l'Est. Poulo Condore. Cochinchine. Tønden med Teptegnelse ved 0,5 m Koralgunden 9½ Kbl S. for Landingsbroen i Bai de l'Est er forsvundet 8° 40' 6" N. Br. 106° 35' 37" Ø. Lgd.

639. Oplysninger om Tønder. Cua Tieu. Cochinchine. Fransk Indo Chine. Tønden Norodom, som afmærkede Indløbet til Cua Tieu mod N., er forsvundet. 10° 14' 52" N. Br. 106° 54' 20" Ø. Lgd. Tønden Cambodge, der ligger 4½ Sm S. 74° Ø. fra Indløbet til Cua Tieu, er inddraget.

640. Signal. Baie des Cocotiers. Cap Saint Jacques. Cochinchine. Skibe, som vil ankre i Bai des Cocotiers uden at benytte Lods, skal hejse Signalflag D, og om Natten vise et rødt Lys ovenover Broen. Det skal have en Lysevne af c. 3 Sm og vise henimod Fyret.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: reiset, ny Udgave; † anuleret; † Tillæg.
Korts eller Bogs Nr.
N 269 Vaarwaters en ankerpladsen op de Zuidkust van Flores med plans:
1) Toren-eiland. 1 : 50,000. 2) Aemere-baai. 1 : 50,000. 3) Ipi-baai en Reede Ende. 1 : 50,000. 4) Ende-en Ipi-baai. 1 : 100,000. 5) Ankerpladsen bij Lela en Sika Besar. 1 : 50,000. Marts 1910. Pris: f 1.
England:
R 3497 England, E., River Humber, Hull Road. Januar. 2 sh.
N 714 Africa, W., Morocco, Cape Kantin to Cape Sim, plan Safi (Asafi). Mogador (Suira). Februar. 3 sh.
R 685 Africa, E., Bazaruto Bay (Pungo Bay). New plan Limpopo River Entrance. Januar. 2 sh.
Forenede Stater i Nord-Amerika:
N 2550 (1st ed). South America. --- Chile, Smyth Channel: Mayne and Gray Channels.
N 2143 (2nd ed). West Indies. --- Cuba, Southeast Coast: the Southern Approaches to Manzanillo, including the South Coast from Cape Cruz to Enseñada de Mora.
† 2143 (1st ed). Tyskland:
N 147 Deutsches Schutzgebiet Kiatschou: Der Lauschan. 1 : 50,000. Pris: 0,75 M.
R 56 Nordsee, Deutsche Küste: Mündungen der Jade und Weser, Nördlicher Teil. 1 : 50,000. Preis: 3,10 M.
R 56 a Mündungen der Jade und Weser. Südlicher Teil. 1 : 50,000. Preis: 3,10 M.

ledning er lagt tværs over Hudson River ud for West Ninety-ninth Street. Det er forhindret af ankre i Nørheden.

621. Klokketønde udlagt. **Rockaway Inlet, New York.** En sort Klokketønde i R. L., Rockaway Inlet West Way Klokketønde, er i 4₂ m Vand udlagt paa N-Siden af Yderenden af Løbet West Way, paa S-Siden af Long Island V.-Ende.

622. Tønde forandret. **Greenville Piers Channel, New York Upper Bay.** Greenville Piers Channel Lys-, Fløide- og Undervands Klokketønde Nr. 2 G. er ombygget med en rød, pyramideformet Lys-, Klokke- og Undervands Klokketønde Nr. 2 G., som ligger i 7₂ m Vand paa Nø-Siden af Greenville Piers Channel, fra Statue af Liberty i S. 20° V., fra Governors Island Fyr i S. 48 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Robbins Reef Fyr i N. 34 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Tønden viser rød Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Begge Klokker lyder ved Tøndens Bevægelse.

623. Tønder flyttet. **Ambrose Channel, New York Lower Bay.** Ambrose Channel er nu uddybet i sin fulde Bredder, 610 m. Følgende Tønder er flyttet Nr. 26 Ø. hen, saaledes: Ambrose Channel Entrance Lystønde A C E 300 m til Kanten af Reuden, Ambrose Channel Tønde A C 4, Ambrose Channel Lystønde A C 6, og Ambrose Channel Lystønde A C 8, 300 m, samt Ambrose Channel Tønde A C 10 150 m.

624. Fyr tænkt. **Ware Point Shoal, Mohack Bay, Chesapeake Bay, Virginia.** Et rød, fast Fyr er tænkt paa Ø-Enden af Grundten ud for Ware Point, Flammens Højde: 4₂ m. Rød og sort vandret stribet Baake, der staar i 2 m Vand. 370 227 37° N. Br. 76° 23' 45" V. Lgd.

625. Fyr tænkt. **Tagesignal oprettet.** **Ragged Point, Potomac River, Virginia.** Et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink, er tænkt paa Yderenden af Grundten ud for Ragged Point. Det vises fra en hvid, sekskantet Bygning, som staar i 2₂ m Vand, fra Piney Point Fyr i N. 70 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Raggel Point i N. 44 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Flammens Højde: 13 m. Synsviddens: 12 Sm. Fyrapparat af 4de Orden. Tagesignal gives med Klokke, hvorpaa hver 10 Sek. staas To-Slag. 38° 9' 17" N. Br. 76° 36' 7" V. Lgd.

626. Tønder udlagt. **Cooper River, Charleston Harbor, South Carolina.** Drum Island Stumpønde 15 A er i 6₂ m Vand udlagt, fra Drum Island South Fyr Nr. 4 i N. 15 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Drum Island West Fyr Nr. 6 i N. 57 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Dumfries Island Stumpønde Nr. 16 B er i 6₂ m Vand udlagt fra Drum Island South Fyr Nr. 4 i N. 1 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra Town Creek North Fyr Nr. 5 i N. 61 $\frac{1}{2}$ ° Ø. **627. Fyr tænkt.** **Winyah Bay, South Carolina.** Paa Yderenden af South Jelly, paa S-Siden af Inløbet til Winyah Bay, 3₂ Sm S. 51 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Georgetown Fyr, er tænkt et rød Fyr med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 9 m. Fyrapparat af 5de Orden. Sort, pyramideformet Fyrbaake. 33° 11' 27" N. Br. 79° 08' 6" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 866. Kjøbenhavn 1909.)

628. Forandring i Afmærkning. **St. Simon Sound, Georgia.** I St. Simon Sound Indløb er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Outer Stumpønde Nr. 0 hedder: St. Simons Range Tønde Nr. 1. St. Simon Range Spidstønde Nr. 2 er udlagt i 5₂ m Vand, paa N-Siden af den gravete Reude, fra Dubignon's House i S. 80° Ø., og fra St. Simon Fyr i S. 57° Ø. St. Simon Range Stumpønde Nr. 3 er udlagt i 5₂ m Vand, fra Dubignon's House i S. 80 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra St. Simon Fyr i S. 56° Ø. St. Simon Range Spidstønde Nr. 4 er udlagt i 5₂ m Vand, fra Dubignon's House i S. 82 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra St. Simon Fyr i S. 57 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Entrance Kløkketønde St. S. 1 har nu Nr. 5. Outer North Breaker Spidstønde Nr. 2 hedder nu St. Simon Range Tønde Nr. 6. Point of Shoal Stumpønde Nr. 1 hedder nu Bar Tønde Nr. 7. Sunbeam Wreck Stumpønde Nr. 3 er inddraget. Middle North Breaker Tønde Nr. 3 hedder nu St. Simon Range Tønde Nr. 8.

St. Simon Range Stumpønde Nr. 9 er udlagt i 5₂ m Vand, paa S-Siden af Reuden, fra Dubignon's House i S. 89 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra St. Simon Fyr i S. 55 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Middle Spidstønde Nr. 4 $\frac{1}{2}$ hedder nu St. Simons Range Tønde Nr. 10. Inner North Breaker Spidstønde Nr. 6 hedder nu St. Simon Range Tønde Nr. 12. St. Simon Range Stumpønde Nr. 11 er udlagt i 5₂ m Vand, paa S-Siden af

Reuden, fra Jekyll Island højre Kant i S. 76 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra St. Simon Fyr i S. 55 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Junction Spidstønde Nr. 6 $\frac{1}{2}$ har nu Nr. 14, Jekyll Spit Stumpønde Nr. 5 har nu Nr. 13, Jekyll Point Spidstønde Nr. 8 har nu Nr. 16, og Brunswick Point Flats Spidstønde Nr. 10 har nu Nr. 18.

629. Tønder inddraget. **Bahia Honda Harbor, Florida Reefs, Florida.** I Bahia Honda Harbor er Sumnerland Key Stumpønde Nr. 1 og Anchorage Jodret strøbende Spidstønde permanent inddraget.

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

630. Klokketønde flyttet. **Mobile Bay, Alabama, Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Indløbet til Mobile Bay er Knoll Klokketønde Nr. 2 flyttet 30 m Ø. hen til Ø-Kant af den gravete Reude over Barrer paa S-Enden af Southeast Shoal. Den ligger nu fra Mobile Point Fyr i S. 16 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Sand Island Fyr i S. 10° Ø.

631. Fyr ødelagt. **Old Tampa Bay, Florida.** South Cut Lower Fyr Nr. 6 er ødelagt. Det vil blive genopført snarest muligt. 27° 47' 40" N. Br. 82° 34' 22" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

632. Telegraf-Tønder udlagt. **Iquique Red, Chili.** Paa Iquique Red er udlagt to røde Kugletønder, mærket »Telh Cable«, med Stæge og sort Diamant, mærket »Cable«, henholdsvis 9₂ Kbl N. 57° Ø. og 13₂ Kbl N. 31° Ø. fra Iquique Fyr, som ligger paa 20° 12 $\frac{1}{2}$ ° S. Br. 70° 10 $\frac{1}{2}$ ° V. Lgd. Man skal ankre V. for disse Tønder.

633. Telegraf-Tønde udlagt. **Mollendo Ankerplads, Peru.** Paa Mollendo Ankerplads er udlagt en rød Kugletønde, mærket »Telh Cable« med Stæge og sort Diamant, mærket »Cable«, 4 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 21° V. fra Mollendo Fyr, som ligger paa 17° 1' S. Br. 72° 2' V. Lgd. Man skal ankre V. for Tønden.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

634. Radiotelegraf Station aabnet. **Pola, Østerrig-Ungarn.** I Pola er aabnet en offentlig Radiotelegraf Station.

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

635. Baaker til Opmaaling opført. **Delagoa Bay til Innamban River, Afrika.**

719 Brug ved Opmaaling er følgende Baaker opført. De er sorte, pyramideformede og 6 m høje.

a) Paa Toppen mellem Inyack Hill og Inyack Fyr. 25° 59' S. Br. 32° 59' Ø. Lgd.

b) 4 Kbl N. 5° Ø. fra Reuben Point Fyr. 25° 58' S. Br. 32° 36' Ø. Lgd.

c) 25° 44' S. Br. 32° 40' Ø. Lgd.

d) 25° 31' S. Br. 32° 44' Ø. Lgd.

e) Paa en Top. 25° 29' S. Br. 32° 54' Ø. Lgd.

f) 25° 10' S. Br. 33° 29' Ø. Lgd., som angivet i Kort Nr. 648.

g) 25° 9' S. Br. 33° 42' Ø. Lgd.

h) 25° 5' S. Br. 33° 49' Ø. Lgd.

i) 24° 47' S. Br. 34° 19' Ø. Lgd.

j) 24° 43' S. Br. 34° 40' Ø. Lgd.

k) 24° 34' S. Br. 34° 59' Ø. Lgd.

l) 24° 33' S. Br. 35° 1' Ø. Lgd.

m) Paa en 140 m høj Top. 24° 25' S. Br. 35° 11' Ø. Lgd.

kansas, Petersen, afg. Baltimore 19./3. hertil. — Arno, Struberg, afg. Genua 19./3. til Naples. — Aurora, Fischer, ank. Pillau 16./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 20./3. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. herfra 19./3. til Newcastle. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 15./3. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newport 15./3. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. hertil 20./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 18./3. — Douro, Søberg, ank. hertil 16./3. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 20./3. — Florida, Andersen, afg. Montevideo 2./3. — Frederik, Thomsen, ank. London, 13./3. — Garonne, Kromann, ank. Kristiania 14./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 16./3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 21./3. til Kristianssand. — Hengest, Munk, pass. Brunshüttel 18./3. for London. — Hjelm, Sonne, ank. hertil 18./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 19./3. til Ghent. — Jolantha, Simonsen, afg. Stettin 20./3. til Arendal. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 19./3. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 9./3. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Dunkerque 20./3. hertil. — Kursk, Gommessen, afg. Reval 18./3. til Dunkerque. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 16./3. — Loire, Caignou, afg. Bordeaux 20./3. til Dunkerque. — Louise, Mikkelsen, afg. Gibraltar 11./3. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 19./3. til Aalborg. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Pera 20./3. til Rodosto. — Moskov, Jon Jonsen, afg. herfra 18./3. til Riga. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Lizard 18./3. for Antwerpen. — Nordjylland, Jacobsen, pass. Brunshüttel 20./3. for Rotterdam. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 14./2. — Omsk, Harder, afg. Libau 19./3. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 17./3. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. hertil 17./3. — Perm, Christensen, ank. Libau 16./3. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 11./3. — Saga, Wiberg, pass. Brunshüttel 18./3. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. hertil 20./3. — Texas, Lissner, afg. Dunkerque 19./3. til Limhamn. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 18./3. — Tiber, Bech, afg. Newcastle 18./3. til Genoa. — Tyr, Thaning, ank. hertil 20./3. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 20./3. hertil. — Dokka, afg. Liverpool 15./3. hertil. — Karin, ank. Warrington 18./3. — Vadsø, ank. Stettin 6./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neufahrwasser 17./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Riga 15./3. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Acton Grange 17./3. til Newport. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 19./3. til Swinemünde. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 13./1. — Wladimir, Sawin, Carstensen, afg. Jaffa 14./3. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 10./3. til Venedig. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Savona 16./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Leith 3./3. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Elswick 19./3. til Pozzuoli. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Genoa 18./3. til Larnaco. — Nawa, Dahl, afg. Pozzuoli 9./3. til Azow.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Nykjøbing 16./3. — Nordsøen, Chr. Gram, afg. Hamburg 16./3. til Limerick. — Nexos, Basse, pass. Gibraltar 17./3. til Sharpness. — Ellen, Hansen, ank. Albufeira 16./3. — Gerda, Iversen, pass. l'Quessant 16./3. for Messina. — Hebe, Gregersen, afg. Havre 18./3. til Brest. — Inger, Larsen, ank. Newport 18./3. — Johanne, Thøgersen, ank. Faro 19./3. — Karla, Sørensen, ank. Waterford 19./3. — Cito, Jensen, afg. Esbjerg 16./3. til Methil. — Napoli, Mathiasen, afg. Drammen 18./3. til Rotterdam. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Tuborg 18./3. til Tyne. — Norma, Schiff, pass. Dunnet Head 18./3. for Belfast. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 19./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 13./3. — London, Bom, afg. Barcelona 15./3. til Huelva. — Paris, Tholander, afg. Blyth 19./3. til Svendborg. — Bryssel, Kaas, ank. Sunderland 14./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. København 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 6./3. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 14./3. til Dunkerque.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Barry Dock 11./3. til St. Vincent. — Nelly, Clausen, afg. Torre Annunziata 16./3. til Torreveija. — Fanny, Eriksen, ank. Livorno 19./3. — Lilly, Schubert, afg. Gibraltar 19./3. til Bilbao. — Alexy, Jessen, afg. Swansea 17./3. til St. Felix. — Dagny, Sørensen, afg. Horsens 19./3. til Windau. — Mary, Bang, pass. Helsingør 16./3. for Bergen.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Philippeville 17./3. — Russia, Poulsen, afg. Konstantinopel 4./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Bona 15./3. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 16./3. — Normannia, Eriksen, ank. Boston 18./3. — Euxinia, Lund, afg. Leith 17./3. — Canadia, Jespersen, afg. New York 13./3. — Livonia, Lindberg, afg. Cartagena 16./3.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Newport News 18./3. — Patria, Dam-Larsen, afg. Baltimore 18./3. — Gratia, Sørensen, ank. Antwerpen 12./3. — Astoria, Neergaard, ank. Veracruz 18./3.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Konstantinopel 14./3. — Galia, Nielsen, afg. Neapel 16./3. — Caldonia, Storm-Hansen, afg. Hamburg 19./2. — Sarmatia, Pedersen, ank. Hamburg, 16./3. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Aarhus 17./3.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Windau 16./3. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 12./3. — Carbonia, Mathiasen, afg. Dakar 16./3. — Estonia, Winckler, ank. New York 17./3.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Bandholm 18./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Kragerø 18./3. — Secalia, Jensen, ank. New York 11./3. — Frumentia, Andersen, ank. Santiago de Cuba 8./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Benisaf 18./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 10./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 10./3. for Soesoe. — Cathay, Kruse, afg. Hongkong 19./3. til Shanghai. — Indien, Gabe, ank. Singapore 15./3. — Siam, Courtsen, afg. Port Said 10./3. til London. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Frederiksstad 22./3. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 11./3. til Port Said. — Pangan, Knudsen, ank. Bangkok 14./3. — Samui, Licht, afg. Port Said 19./3. til London. — Bandon, Thomsen, afg. Marseille 18./3. til London.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 19./3. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 16./3. — St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 19./3.

Æro. Energi, Jensen, ank. Svendborg 18./3. — Enigheden, Jensen, ank. Halmstad 19./3. — Emanuel, Svane, ank. Bandholm 21./3.

Thore. Perwie, Egidiusen, ank. Bergen 17./3. — Mjølner, Clausen, afg. Eskebjerg 17./3. til Kjøbenhavn. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorshavn 18./3. til Kjøbenhavn. — Kong Helge, Olsen, ank. Kjøbenhavn 20./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Kjøbenhavn 20./3. til Blyth. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 19./2. — Rinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 16./3. — Seach Steenberg, Theilland, ank. Grangemouth 19./3.

Danmark. Hamlet, Jørgensen, ank. Aalborg 21./3. — Helge, Pii, ank. Libau 16./3. — Rolf, Reese, afg. Blyth 18./3. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. London 20./3. til Newcastle.

Heimdal. Anine, Leth, ank. Middlesbro 20./3. — Helga, Vaaben-Hansen, afg. Arzew 16./3. — Martha, Christensen, afg. Toulon 20./3. — Elna, Rathje, afg. Tyne 18./3. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 12./3. — Simone, Møller, afg. Tynen 13./3. — Jeanne, Løffer, afg. Tunis 12./3. — Vera, Risø, afg. Hartlepool 20./3. — Daisy, Lagesen, afg. Arzew 20./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 16./3. — Hølene, Sørensen, ank. Kiel 18./3. — Sjælland, Dam, ank. Reval 21./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Methil 21./3. — Hermia, Hansen, ank. Tyne 19./3. — Alice, Schultz, ligger i Kjøbenhavn.

Svendson & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hangö 21./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Burntisland 21./3. — Ajax, Brorsen, ank. Blyth 20./3. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Marseille 21./3. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Blyth 19./3. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Cardiff 17./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Valencia 21./3. til Liverpool. — Freja, Nielsen, ank. Hull 20./3. — Vera, Thing, ank. Drammen 19./3.

Sejlskibe.

Renne. John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 15./3. — Freja, Bech, ank. Stolpmünde 16./3. — Veset, Kofoed, ank. Danzig 16./3.

Æro. Freya, Petersen, ank. Kjøge 16./3. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 17./3. — Mariana, Andersen, ank. Danzig 16./3. — Karoline, Christensen, ank. Assens 17./3. — Ani, Christensen, ank. Pillau 17./3. — Majus Bay, Friis, ank. Swinemünde 17./3. — S. L. Weber, Christensen, ank. Ruden 18./3. — Minde, Rasmussen, ank. Kolberg 18./3. — Skirner, Rasmussen, ank. Guernsey 18./3. — Argus, Jensen, ank. Kappeln 18./3. — Dannebrog, Christensen, ank. Cadiz 19./3. — Norma, Christensen, ank. Santa Cruz del Sur 19./3. — Fremad, Hansen, ank. Figeholm 19./3. — Spurven, Petersen, ank. Nykjøbing S. 19./3. — Anne, Hansen, ank. Kjøbenhavn 19./3. — Alf, Hansen, ank. Swinemünde 20./3. — Martha, Madsen, ank. Odense 20./3. — Johanne, Stegmann, ank. Sønderborg 20./3. — Theodor, Andersen, ank. Kolberg 20./3. — Peter, Ohlsen, ank. Rügenwalde 21./3. — Bien, Petersen, ank. Pillau 21./3. — Maagen, Mortensen, ank. Halmstad 20./3. — Kathinka, Ohlsen, ank. Karlshamn 21./3. — Kirstine, Rasmussen, ank. Königsberg 21./3. — Forældres Minde, Christensen, ank. Newcastle 21./3. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Faaborg 20./3. — Marie, Petersen, ank. Frederiksstad 20./3. — Lauritz, Folmer, ank. Rügenwalde 18./3. — J. Kofoed, Andersen, ank. Halmstad 19./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. Marts 1910. — Tilsynet med Dampfartøjer m. m. — Det østasiatiske Kompagni. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibs-efterretninger. — Efterretninger for Søfærende.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 9. April Kl. 3 Eftermiddag Ny Toldbodgade 1 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1910.

Bestyrelsen.

Aktieselskabet

Det østasiatiske Kompagni

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdagen den 26. Marts 1910 Kl. 4 Efterm. i Kompagniets Kontorbygning, Hjørnet af Niels Juelsgade og Holbergsgade. med følgende Dagsorden:

1. Fortegnelse over de i Selskabets Bøger noterede Aktionærer, over de Aktionærer, til hvem Adgangskort er udstedte, samt over de anmeldte Fuldmagter.
2. Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Driftsaar.
3. Det reviderede Regnskab for Driftsaaret til Meddelelse af Decharge tilligemed en Angivelse af Selskabets Status.
4. Forslag til Udbyttets Størrelse.
5. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
6. Valg af 2 Revisorer.

Stemmesedler udleveres imod Legitimation efter Lovens § 9 til Aktionærerne fra den 12. til den 23. Marts, hver Søndag fra Kl. 9—11 og 2—4 paa Kompagniets Kontor i ovennævnte Ejendom, hvor Vedkommende tillige kan erholde trykte Eksemplarer af Regnskabet.

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

Bestyrelsesraadet.

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Vendila“

afholder den aarlige Generalforsamling Torsdag den 31. Marts Kl. 3 Eftm. paa Selskabets Kontor, Frederiksgade 1, Stuen.

Forhandlingsgenstandene er:

1. Meddelelse om Selskabets Virksomhed i det forløbne Aar.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab for det forløbne Aar, med Angivelse af Selskabets Status, til Vedtagelse og Meddelelse af Decharge.
3. Valg af et Medlem til Bestyrelsesraadet.
4. Valg af Revisorer.

Adgangskort og Stemmesedler udleveres paa Selskabets Kontor, hvor tillige det reviderede Regnskab og Dagsordenen 8 Dage forinden Generalforsamlingens Afholdelse ligger til Eftersyn.

Kjøbenhavn, den 16. Marts 1910.

Bestyrelsen.

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“.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 221. Store-Bælt, Sydlige Blad. Maalestok: 1 : 70,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 229. København. Red og Havn fra Stubben til Vestre-Gasværkshavn. Maalestok: 1 : 10,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 203. København. Red og Havn, er annulleret

Som Særtryk er paa Dansk Søfartstidendes Forlag udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser

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

Pris: Indbundet 35 Øre

Faas paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Ethvert Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Adgang til at erholde et Eksemplar til en Pris af **20 Øre** ved Henvendelse til Bladets Kontor.

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



Randers Rebslaeri

Randers

anbefaler

Tovværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaltove

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Skibsfører, godt anbefalet, som har ført Sejl-skibe i ca. 5 Aar, 29 Aar gl., søger Plads som Fører af Lystkutter eller andet passende. Billet, mrk.: „Smart 24“, modtager dette Blads Kontor.

En 26 Fods Motorbaad,

der laster 20,000 Pd. og med installeret 4—5 Hestes Gideon-motor er meget billig til Salg.

Nyborg Baadbyggeris Salgsbureau.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

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

Centrifugalsandpumpe.

En kun lidt brugt udmærket amerikansk Sandsuger. Dimensioner 4 Tom. med 45 Fod bedste Gummispiralslange i Længder af 12 Fod med Messingflanger og alt Tilbehør, er billig til Salg. Billet, mrk.: „Sandsuger“, bedes indlagt paa dette Blads Kontor.

Praktiske Afregningstabeller,

Udregnede af Ove Kerstens.

Sparer Tid ved Afregningen. Letter enhver Hyre-Revision. Absolut fejlfri.

Telef. Palæ 1056.

Faas hos:

Telef. Palæ 1056.

M. Jensen Kjær. Sct. Annæ Plads 16.

Kjøbenhavn, d. 31. Marts 1910.

De vejledende Bestemmelser og Oplysninger, der indeholdes i omstaaende Cirkulære af 22. Marts til Sejlskibstilsynsmændene, har i Virkeligheden paa en enkelt Undtagelse nær, i lige saa høj Grad Bud til Sejlskibsrederne og Førerne som til Tilsynet.

De fleste af disse Oplysninger kan vel ikke siges at være strengt nødvendige — en Del af de opgivne Talstørrelser vilde man jo uden Vanskelighed selv kunne regne sig til, og hvad der forinden Cirkulærets Tilsynskomst maatte være lavet af forsvarligt Opdriftsmateriel, vil naturligvis ikke være mindre forsvarligt eller anvendeligt, selv om det ikke passer nøje med de nu opgivne Tal og Maal — men paa den anden Side er det dog heldigst, at saadanne Oplysninger og Bestemmelser foreligger i officiel Form. De tjener som en Rettensnor ved alle Nyanskaffelser, og de vil ofte spare Tid og Overvejelser for den, der ikke selv har haft Lejlighed til at indhøste Erfaringer paa dette Omraade; i særlig Grad gælder dette Bestemmelserne vedrørende Kapok, hvilket Opdriftsmateriale vistnok er saa godt som ukendt i Sejlskibsflaaden.

En enkelt af Cirkulærets Bestemmelser, den første, fortjener imidlertid en særlig Omtale.

I Bekendtgørelsen angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe af 30. December 1909, indeholdes i § 9, 3dje Stykke, følgende Bestemmelser vedrørende Sejlskibes Forsyning med Redningsbaade:

»Skibe udenfor den indskrænkede Fart skulle være forsynede med Redningsbaad (Redningsbaade) af tilstrækkeligt Rumindhold til at optage alle ombordværende Personer. Kan et Skib af 100 Tons eller derunder ikke føre en Redningsbaad, kan Ministeriet for Handel og Søfart tillade, at den erstattes med en anden Baad, forsynet med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold.«

Angaaende denne sidstnævnte Baad med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold bestemmer Cirkulæret, at naar der til at tilvejebringe den forlangte Opdrift benyttes Opdriftsbælter, skal det være tilladt at anbringe disse Bælter udelukkende inden i Baaden, medens Opdriftsbælter til egentlige Redningsbaade som bekendt skal anbringes med den ene Halvdel indvendig og den anden Halvdel udvendig paa Baaden.

Vi nærer ingen Tvivl om, at denne Bestemmelse for Smaaskibene er et afgjort Fremskridt, ikke mindst for de mange, som fører deres Baad under Hækken, og for hvem det alene af den Grund vilde være overordentlig upraktisk for ikke at sige umuligt at have svære Bælter anbragt paa Ydersiden af Baaden. For saa vidt er det altsaa kun godt og heldigt, at man til Baaden med de 5 pCt. Opdriftsmidler kan vælge Opdriftsbælter og dog anbringe det hele indvendig, men Sagen har ogsaa en anden Side, som bør drages frem netop ved denne Lejlighed.

Man maa jo nemlig vel huske paa, at den Baad, der her er Tale om, kun kan føres efter særlig indhentet ministeriel Tilladelse. Saasart et Sejlskib over 50 Tons kommer udenfor den indskrænkede Fart, skal det efter de danske Forskrifter være forsynet med en eller flere Redningsbaade, indrettede efter de for disse gældende sær-

lige Bestemmelser, og Baaden med den ringere Opdrift er altsaa at betragte som en Slags Nødhjælp, der af Ministeriet kan tilstaaes Skibe af under 100 Tons, naar Omstændighederne taler derfor, medens Forholdet efter enhver praktisk Sejlskibsmands Mening burde være det, at Sejlskibe af under 100 Tons overhovedet ikke skulde være forpligtede til at føre nogen Redningsbaad. Om dette Standpunkt var man enig indenfor den Kommission, der udarbejdede Lovforslaget om Tilsyn med Sejlskibe, og i hvilken ogsaa Ministeriet var repræsenteret, men det lykkedes ikke at faa det overmægtige England til at gaa med dertil, og nu sidder vi altsaa tilbage med en Bestemmelse, der sætter Forsyningen med den reglementerede Redningsbaad som det normale og kun stiller en Nødhjælp i Udsigt for Skibe af under 100 Tons, naar det kniber aller-
værst.

Det ligger imidlertid i Ministeriets Haand at administrere og uddele denne »Nødhjælp«, og til dettes velvillige Forstaaelse af, hvad Sagen betyder for et lille Fartøj, som kun i Ny og Næ kommer udenfor den indskrænkede Fart, maa man altsaa sætte sin Lid. Vi kan for vort Vedkommende ikke se rettere, end at det er endog ganske nødvendigt, at denne Tilladelse gives med rund Haand. Det drejer sig jo ikke blot om den større Bekostning ved Anskaffelsen af en egentlig Redningsbaad: Bekostningen kan vel mangen Gang være mere end drøj nok, men naar den er overstaaet, saa er man dog indtil videre færdig med den Side af Sagen. Langt værre er det i vore Øjne, at den store og tunge Redningsbaad absolut er langt mindre skikket til at opfylde de Krav, man maa stille til Baaden om Bord i et lille Sejlskib, end den lettere Baad. Den Ulempe vil komme igen i hver Havn, ja med de smaa Besætninger hver eneste Gang Baaden skal bruges — Forlis i rum Sø næppe nok undtaget — og under Hensyn til denne stadig tilbagevendende Ulempe anser vi det for paakrævet, at Tilladelse til at føre en Baad med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold meddeles i saa vid Udstrækning, som det overhovedet er foreneligt med Ordlyden af Bestemmelsen i Bekendtgørelsens § 9.

Høj Bøde for at have overløst sit Skib. En engelsk Skibsfører er fornylig ved Politiretten i Hull blevet idømt en Bøde paa £ 100 samt Sagens Omkostninger £ 13.12.6, eller tre Maaneders Fængsel, for at have overløst sit Skib, fortæller »Shipp. Gaz.« Dette, der var i Kystfart, afgik fra Hull den 22. Februar og ankom, efter at have forsynet sig med Kul i Portland, til Cardiff den 2. Marts. Her konstaterede Board of Trades Synsmænd, at Skibet ved sin Afgang fra Hull havde været lastet 7 Tommer for dybt, hvorfor det blev idømt den nævnte høje Bøde.

Vi har modtaget følgende:

Korsør Lodstakster. I Dansk Søfartstidende har jeg tidligere set, at Kolleger har fremsat Klager over Lodstvangen ved Korsør og de derværende høje Lodstakster. Jeg tillader mig derfor hermed ogsaa at give et lille Bidrag til Belysning af denne Sag.

Jeg kom fornylig fra Kolding til Korsør med 1.500 Centner Hvede. Der kunde ikke opnaas højere Fragt end 10 Øre pr. Centner, hvilket desværre nu for Tiden bliver kaldt gangbar Fragt, men vi Førere af mindre Skibe maa jo være glade, naar vi i

det hele kan opnaa Fragter. Den opsejlede Fragt blev altsaa kun 150 Kr. Lodspegene ved Korsør blev imidlertid, som Redaktionen vil se af vedlagte Lodsseddel Kr. 9.10. At dette er et Fradrag, som slige Fragter ikke laaler, vil enhver forstaa, naar tre Mand om Bord skal have Kost og Hyre, og der ogsaa gerne skal blive lidt tilovers til Skibet. Paa denne Maade bliver Tilstanden sørgelig for de mindre Skibe. Lad os derfor faa Lodstvangen ved Korsør ophævet eller Taksterne nedsat, for de nuværende Forhold er meningsløse. Jeg klager kun over Taksterne og Lodstvangen. Lodserne selv er flinke Folk.

P. Rasmussen.

Fører af Galease »Georg« af Aarhus.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Det kgl. Generalkonsulat i Stockholm har i en Beretning af 21. ds. meddelt Udenrigsministeriet, at Søfarten paa Stockholm som Følge af den usædvanlig milde Vinter har været i Gang med en for Vintermaanederne usædvanlig Regelmæssighed. Ogsaa danske Skibe, som ellers yderst sjældent vover sig hertil i Januar-Februar, besøgte Havnen, og Forbindelsen med Udlandet har i det hele været opretholdt i stor Udstrækning. Isbryder har stadigt ligget parat, men kun særdeles lidt været i Aktivitet. Da ikke blot Skærgaarden, men ogsaa Havel udenfor er saa godt som isfrit, og da Østersøen paa finsk-russisk Side heller ikke synes at frembyde større Ismængder, er der al Grund til at antage, at ingen yderligere Vanskeligheder i Aar paa denne Kant er at befrygte for Søfarten.

I Mälaren er der en Del Is; men Forbindelsen mellem Stockholm og Södertelje er allerede i Gang, og Passagen fra Østersøen gennem Södertelje Kanal vil være aaben fra 1. April, naar nogle Brobygningsarbejder er tilendebragt.

Hvad de norrlandske Havne angaar, kan Gefle maaske ventes aabnet allerede i Slutningen af Marts, Sundsvall muligvis snart efter. Det opgives, at Isen i Sundsvall Fjord uden stor Vanskelighed vil kunne forceres af Dampskibe. Men da det endnu er Nattefrost, er det næppe muligt at beregne Tidspunktet for Søfartens Aabning paa Norrland med nogen Nøjagtighed.

Sø- og Handelsretsdomme. Den 23. Marts afsagde Sø- og Handelsretten følgende Domme:

Kaptajn Albertsen, Fører af Skonnerten »Albert« af Strynø, tilkendtes en Erstatning paa 15,689 Kr. og Sagsomkostninger 300 Kr. hos D. F. D. S. i Anledning af Skonnertens Kollision ved Hals den 16. September 1909 med Dampskibet »Georg«.

Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise tilkendtes 3,000 Kr. for Bjergning af Galeasen »Gertrud« af Hamburg, som den 10. November 1909 grundstødte ved Rødvig, samt 30,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »Angel B. Perez« af Santander, som den 10. Oktober 1909 grundstødte ved Hyllekrog paa Lolland.

Dampskibsselskabet »Steam«, Kjøbenhavn, dømtes til at betale Skibsreder Skoyland i Hampsund i Anledning af Tidbefragtning af Dampskibet »Taarnholm« 214 Pd. Sterling samt Sagens Omkostninger med 500 Kr.

Skibsfører I. P. Larsen, Fører af Dampskibet »Randers«, tilkendtes 2,016 Kr. og Sagsomkostninger 75 Kr. hos Rederne C. Wienbergs Stenhuggerier her med Søpanteret for Beløbet i Anledning af Førerens Udlæg for nævnte Skib. (Ritz. Bur.)

»Shipp. Gaz.« bragte for kort Tid siden en talende Opgørelse over de Priser, som var opnaaet i de sidste tre Aar ved Salg af Sejlskibe. Det fremgaar heraf, at der i Tiden 1906—1907 gennemsnitlig opnaaedes £ 3.6.2, i Aaret 1908 £ 2.13.4, og i Aaret 1909 £ 2.4.2 pr. Reg.-Ton.

Ganske nøjagtig er Opgørelsen imidlertid ikke, da der netop i det sidste Aar er kommet et Antal temmelig gamle Skibe til Salg. I Aaret 1906—1907 var den højeste Pris som opnaaedes for et 14 Aar gammelt Skib £ 4.9.6 pr. Reg.-Ton, og i Aaret 1909 var den laveste Pris for et 35 Aar gammelt Sejlskib £ 1.1.0 pr. Reg.-Ton. I det hele viser Opgørelsen dog med foruroligende Tydelighed, hvor meget Sejlskibenes Salgsverdi er gaet tilbage i de sidste tre Aar.

Sejladsen paa Danzig. Det danske Konsulat i Danzig meddeler Kjøbenhavns Børs, at Sø- og Flodskibsfarten dér erklæres officielt aaben fra d. 24. Marts.

Mæglerfirmaet Cadenius & Grahn i Kotka, skriver til os d. 24. ds.: »Statens Isbryder »Tarmö« er i Dag ankommet hertil. Trafiken ved Kajerne kan begynde naar som helst. Trælastning paa Reden kan antagelig foregaa ubindret fra Midten af April.«

Mæglerfirmaet C. G. Wickberg & Sønner i Sundsvall skriver til os den 22. Marts: »Vaagen i Havnen naar nu ind til Indersiden af Tjufholmen, og Isen ind til Stadens Kajer kan rimeligvis let forceres, da Tykkelsen kun er c. 5 Tommer. Havvaagen naar videre ind til Svartviks ydre Kaj, samt i Alnösund op til Myrnäs. Følgende Lastpladser er nu tilgængelige nemlig: »Nyhamn, Epsvik, Svartvik, Kubikenborg, Myrnäs, Ankervik og Ulvik.« Saavidt man kan skønne, vil Skibsfarten kunne begynde i hele Distriktet omkring den 15. eller 20. April.

Cirkulære Nr. 1 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd.

I den i Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe m. m. af 30. December 1909, § 9, 3die Stykke omhandlede Baad, forsynet med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindehold, kan den saaledes forlangte Opdrift tilvejebringes ved Hjælp af Opdriftsbælter, der kunne anbringes udelukkende inden i Baaden.

Til Vejledning ved Anskaffelse og Indretning af Redningsbaade og andre Baade med Opdriftsmidler samt øvrige Redningsmidler meddeles nedenstaaende Bestemmelser og Oplysninger vedrørende Opdriftsmidler og Materialer til Forfærdigelse af saadanne:

Godstykkeisen af Plader til Luftkasser af Kobber eller Gultmetal maa ikke være under 0,6 mm og af de nøgne Plader (uden Galvanisering) til Luftkasser af galvaniseret Jærn eller Staal ikke under 0,7 mm.

Anvendes disse Godstykker, kan man regne med følgende Gennemsnitstal:

1 m ² Kobberplade 0,6 mm tyk vejer	5,3 kg
1 m ² galvaniseret Jærnplade (den nøgne Plade 0,7 mm tyk) vejer	6,0 -
1 m ³ Luftkasser af Kobber eller Gultmetal giver en Opdrift af	950 -
1 m ³ Luftkasser af galvaniseret Jærn eller Staal giver en Opdrift af	940 -

Jo mindre Luftkassen er, desmere vejer selve Kassen i Forhold til Opdriften.

Rumindholdet af Opdriftsbælter af Kapok skal være mindst 15 pCt. større end Rumindholdet af de Luftkasser, som de erstatte. Kapoken skal være godt sammenpresset i Bælterne.

Kapok mister sin Bæreevne ved hyppigt at komme i Vand, ved at udsættes for stærk Varme og ved jævnlig at blive underkastet Gnidning og Tryk. Kapok synes af disse Grunde ikke i Længden at være et saa formaalstjelligt Materiale til Forfærdigelse af Opdriftsbælter som Kork.

For Kork og Kapok kan man regne med følgende Gennemsnitstal:

1 m³ af Opdriftsbælter af Kork giver en Opdrift af 760 kg
1 m³ af Opdriftsbælter af sammenpresset Kapok

giver en Opdrift af 840 -

Kork til Opdriftsbælter, Redningskranse eller Redningsveste skulle være i større Stykker; Propper, Spaaner, Smuld og andet Affald af Kork maa ikke benyttes.

I de trykte Blanketter til Synsforretninger »VI. Sejl skibe m. m.« rettes den under Spørgsmaal 4. b. anførte Tonnagegrænse til 200 Tons i Overensstemmelse med Bestemmelsen i § 5 i Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 30. December 1909.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 22de Marts 1910.

W. Weimann.

Emil Krogh.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for April Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Forskellen i det gennemsnitlige Lufttryk paa 30°—40° N. Br. og 50°—60° N. Br. er i April ringere end i nogen anden Maaned. Paa Damperruten mellem 40°—50° N. Br. betyder dette, at de vestlige Vinde gennemsnitlig er bleven svagere, og at østlige Vinde forekommer næsten lige saa hyppigt som i Marts og Maj, i hvert Fald betydelig hyppigere end i Januar og Juli. Den laveste Barometerstand mellem Kanalen og New York træffer Damperne i April lige saa ofte i Golfstrømmen paa 60° V. Lgd. som midt paa Oceanet. Dage, hvor Lufttrykket over Grønland, Island eller Skotland er højere end over Mellemeuropa og De forenede Stater, hører ogsaa om Foraaret til Undtagelserne, men de forekommer dog nu oftere end paa alle andre Aarstider, hvad der medfører nordlige og østlige Vinde.

Den gennemsnitlige Nordgrænse for NØ. Passaten i Atlanterhavet, som i Marts naar sin sydligste Beliggenhed, er i April rykket 2° mod Nord. Passat Omraadet naar ogsaa i April i den østlige Del længere mod Nord end midt paa Oceanet og her atter længere mod Nord end i den vestlige Del — en Omstændighed, der maaske staar i Forbindelse med den lavere Temperatur af Overfladevandet og Luften, thi herved begunstiges i den østlige Del Dannelsen af det høje Lufttryk, der kræves til Passatens Bestaaen. Derimod forandrer i April de ækvatoriale Grænser baade for NØ.- og SØ.-Passaten kun i ringe Grad deres geografiske Beliggenhed i Sammenligning med Marts Grænserne. SØ.-Passaten overskrider dog ved Midten af Oceanet Ækvator noget.

Hvad Kystvindene angaar, da kan man paa den evropæisk-afrikanske Side paa Madeira og Fastlandet

Syd efter regne med en støt NØ.-Passat fra Midten af April. Ved Sierra Leone Kysten er Vinde fra NNV. endnu fremherskende, Vindstille forekommer ofte og vestlige og sydvestlige Vinde nu og da. Den tørre Aarstid er her til Ende. Øst for Kap Palmas begynder i April under SV.-Monsunen den store Regntid paa den saakaldte Elfenbenskyst. De vestafrikanske Tornados forekommer ved hele Guineakysten fra omtrent 8° N. Br. i Marts, April og Maj (tillige i November) hyppigst og heftigst som Uvejrsbyger, der trækker op fra Retninger mellem NØ. og SØ. Paa den amerikanske Side er nordvestlige Vinde fremherskende ved Kysterne af Kanada, New Foundland og Ny Skotland; jo længere man kommer mod Syd, desto hyppigere bliver de sydvestlige Vinde. I Vestindien er med Slutningen af April ogsaa den tørre Tid til Ende, og Passaten gaar her en Del tilbage med Hensyn til Vindstyrke og Stadighed.

Storme. Antallet af Storme er taget betydelig af, saaledes at der mellem 40°—50° N. Br. i April kun forekommer halv saa mange Storme som i Januar. Procenttallet af Vinde af Styrke 8 og derover aftager fra Kanalen imod Syd og tiltager imod Vest. Den største Stormhyppighed findes atter fra 50°—40° N. Br. mellem 30°—50° V. Lgd. og paa 40°—35° N. Br. mellem 45°—65° V. Lgd., men Hyppigheden er gaaet ned til 15°—20° pCt.; Syd for 30° N. Br. forekommer i April næsten ingen Storme.

Taaage. Hyppigheden vokser en Del i Sammenligning med Marts, navnlig over det kolde Vand paa New Foundlands Bankerne, under Ny Skotlands Kyst og i Maine Bugten. En betydelig Tillagen viser sig ogsaa længere mod Syd ved Kysten mellem Sandy Hook og Kap Hatteras. I den varme Golfstrøm allerede Syd for 42° N. Br. er denne Taaagefare ulige ringere, og paa det aabne Hav Syd for 40° N. Br. eksisterer den saa at sige ikke. Et særligt Taageomraade ligger ved Kap Finisterre og strækker sig saa langt ind i den biskayiske Bugt, som Vandtemperaturen er lav i Forhold til Lufttemperaturen.

I s. Drivisen rykker endnu frem mod Syd og Øst og strækker sig gennemsnitlig i en Bue fra 47° N. Br. og 44° V. Lgd. til 42° N. Br. og 53° V. Lgd.; i hvert Fald skærer den udgaende Damperrute til Nord Amerika Drivisens gennemsnitlige Grænse.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Marts, at den første Is paa Oceanet er passeret d. 22. Februar, det er sandsynligvis den samme som i Begyndelsen af Marts laa i store Marker mellem 45°—48° N. Br. og 47°—48° V. Lgd.

Omkring den 1ste Marts meldtes det, at Isforholdene paa de amerikanske Søer gennemsnitlig er ugunstigere end paa samme Tid Aaret forud.

Fra Kysten foreligger ingen Melding.

Det Forenede Dampskibsselskab.

D. F. D. S. har udsendt Aarsberetning og Regnskab for Aaret 1909, af hvilket her gengives følgende:

Regnskabet for det forløbne Aar udviser et Netto Overskud af Kr. 3,966,609.52 hvoraf det foreslaas at afskrive Kr. 1,879,403.90. Af det overskydende Beløb Kr. 2,087,205.62 og Saldoen fra f. A. Kr. 47,991.70, foreslaas det at udbetale 5 pCt. Udbytte med Kr. 1,250,000.

Selv om Aaret 1909 langtfra kan belegnes som et gunstigt Aar for Skibsfarten i Almindelighed, har det dog

sammenlignet med 1908 vist en bestemt Fremgang paa flere Omraader.

Den nordamerikanske Fart har givet et bédre Resultat end Aaret forud, idet Passagerfarten har rettet sig i betydelig Grad, selv om den ikke er naaet op til de store Aar 1906 og 1907. Det fredelige Samarbejde mellem de transatlantiske Linier har i ikke ringe Grad medvirket til at forbedre Forholdene. Den vestgaaende Godsmængde har vist en Fremgang, som dog langt fra kan dække Tabet ved den stærke Nedgang i Eksporten fra Nordamerika. Allerede i April Maaned begyndte Hjemladningen at falde af, og efter en kort Oplussen i Efteraarsmaanederne stoppede Eksporten navnlig af Korn og Foderstoffer næsten ganske mod Aarets Slutning.

Den sydamerikanske Fart har været drevet i samme Omfang som Aaret forud, men Fragterne saavel fra som til La Plata har stadig været lave.

De europæiske Ruter er drevet paa lignende Maade som tidligere og har gennemgaaende givet et betydelig bédre Resultat end Aaret forud.

Eksportruterne har arbejdet tilfredsstillende, selv om Nedgangen i Eksporten har været følelig.

Den indenlandske Fart har vist nogen Fremgang i Godsmængde, ligesom Aarhus-Udstillingen har givet Aarhus-Ruterne en Forøgelse i Passagertrafikken, som dog er bløven modarbejdet ved Nedgang paa andre jyske Ruter. Farten hæmmedes noget af Isen i Aarets første Maaneder, men Resultatet maa som Helhed betegnes som tilfredsstillende.

Farten paa Færoerne og Island har ikke bedret sig, og navnlig har Færoefarten vist en absolut Nedgang.

Lægtertrafikken har været drevet i lignende Omfang som forrige Aar.

Fragtmarkedet.

Dels paa Grund af Paasken og dels paa Grund af de truende Udsigter til en Strejke i Wales, har der kun været fragtet ret sparsomt siden vor forrige Beretning. Vi omtalte deri, at Azov-Markedet var fast, og at der var betalt indtil 9/3 à 9/6 N. C., men siden den Tid sluttedes der til 10/ udsøgt Havn, 9/9 Rotterdam direkte, 10/ N. C. 10/6 Hamburg, prompt Lastning, medens der fra Nikolajeff eller Novorossisk betaltes indtil 9/ L. H. A. R. 9/6 Hamburg for prompte Baade op til c. 6,000 Tons. Med de gode Kulfragter, som har været nedefter i den senere Tid, har der sikkert for mange Damperes Vedkommende ligget ganske pæne Avancer paa Rundrejsen. Ogsaa La Plata er bedre og har betalt indtil 8/6 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn). Alle andre hjemgaaende Markeder ligger temmelig uforandret. Med Hensyn til den truende Kulstrejke i Wales, der hvilede som en Mare over al Kulbefragting, da lader det i Følge de sidst indløbne Telegrammer til, at Stridighederne bliver bilagt, og forhaabentlig vil der, naar dette læses, foreligge positive Efterretninger om, at Kalamiteten er afværget. Kulfragterne fra Østkysten er omtrentlig paa forrige Uges Niveau.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der ikke nogen væsentlig Forandring fra sidste Uge, og der er kun sluttet ganske enkelte Sejlere, medens flere endnu er oplagt. Danmark har haft enkelt Kornlast; Tyskland ganske faa Havre- og Sækkegods-Ladninger, men Raterne er saa lave, at Forsejling ikke lønner sig. Syd- og Vestsverig er ma-

og udbyder kun ganske enkelte Trælaster for senere Afskibning. Østnorge udbyder kun ganske enkelte Isfragter til vanskelige Havne i Vestengland og Irland samt enkelte noget større Laster til Tyskland. Forholdene vil dog ventelig forbedres efter Overgang af Lastning fra Dam til Afskibning fra Ishus og Priserne reguleres derefter. Botenbavet og Finskebogten har vedvarende ikke saa faa Laster, hvoraf flere pr. f. o. w. til Tyskland, men Raterne er lave og Indlagendet til disse Havne i Almindelighed daarligt, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning.

Returfragter Vest fra er uden væsentlig Forandring, dog er der nogle flere Claylaster samt Kullaster til Tyskland og Østersøhavne i Markedet med ret god Ekspedition for Kul. Fowey har lang Tørn for Clay, 14 à 16 Dage.

For de mindre Skibe har Forretningerne ligget ret stille i sidste Uge paa Grund af Helligdagene, og vi kan i det store og hele henvise til sidste Beretning, fra hvilken der ingen væsentlige Forandringer er at opvise; Colberg og Stolpmünde sluttede alter nogle Skibe for Havre til omkring 6 Mk., et enkelt Skib opnaaede dog fra Stolpmünde 6¾ Mk. til almindelige Løsepladser. Sverige har fra de vestlige Pladser, bl. a. fra Halmstad, haft flere Trælaster, saaledes til Lemvig 9½ Øre, Nykjøbing S. 7 Øre, Grenaa og Kjerteminde 7 à 7½ Øre pr. Khfd.; i Lysekil er det meget smaat med Stenlaster, og der noteres for Tiden kun til Hamburg 4 Mk.

Generalforsamlinger.

Det østasiatiske Kompagni

afholdt d. 26. ds. sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Si e s b y e.

Gehejmetatsraad G l ü c k s t a d t gav Meddelelse om Forretningens Gang i det forløbne Driftsaaar og fremlagde Regnskabet (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 23 d. A.), for hvilket gaves Decharge.

Justitsraad M o l l m a n n udtalte, at der var Grund til baade at undres over og at beundre Selskabets Virksomhed. Der var ingen Anledning til at nære Tvivl om, at Løfterne paa Fremtiden vilde gaa i Opfyldelse, og han vilde rette en Tak til Direktionen for dens utrolige og utrættelige Flid. Med Hensyn til Regnskabet kunde han kun ønske en Specifikation af Selskabets Skibe.

Ingenior V. B a g g e r havde hørt, at Soyabonnerne var en vanskelig Artikel, og at der undertiden var Besvær med at faa Kontrakterne angaaende Leveringen heraf opfyldte.

Elatsraad H. N. A n d e r s e n svarede hertil, at der næppe var flere Vanskeligheder hermed end med andre Artikler fra Østen.

Decharge for Regnskabet og Fastsættelse af Udbytte til 8 Procent vedtoges ved Haandsoprækning.

Konferensraad H e i d e, der efter Tur afgik som Medlem af Bestyrelsesraadet, genvalgtes. Ligeledes genvalgtes Revisorerne.

Udenfor Dagsordenen gav Gehejmetatsraad G l ü c k s t a d t Meddelelse om, at paa Grund af den store Konjunktur i Gumi i London, havde man besluttet at registrere Gumiplantagen »Mount Austin» som engelsk Selskab i England, hvoraf Følgen vilde blive, at Aktierne kunde noteres paa Londons Børs.

Dampskibsselskabet Myren

holdt d. 22. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører V. S. S a l o m o n s e n.

Forretningsforenen, Skibsmægler S a s s, aflagde Beretning:

Aaret 1909 viste sig desværre ikke at give det daarlige Aar 1908 noget efter i Retning af miserable Fragter. Trælasteksporten naaede ikke den Størrelse, som man i Grunden havde ventet, og en Efteraars-Opgang i Raterne for Trælast udeblev ganske. Heldigvis kom der dog en Masse Korn til Afskibning fra de russiske Havne, og dette bevirkede, at Skibene kunde holdes i Fart, omend til smaa Rater.

Selskabet har ikke haft saa faa Smaa-Havarier og et Par enkelte store, saaledes for Dampskibet »Josef»s Vedkommende.

I Begyndelsen af Aaret 1909 var flere af Baadene oplagte.

Der er indsejlet en Netto Fragt af Kr. 82,279.49, som med Fradrag af Renter, Salærer etc. giver et lille Overskud af Kr. 1479.20, som er afskrevet paa Tabet i Fjor.

Naar man for 1908 ikke afskrev Driftstabet af den daværende Reservefond, saa var det nærmest med det Haab for Øje, at det

skulde lykkes at indtjene det i 1909 og paa den Maade faa det ud af Verden. Da dette desværre ikke opnaaedes, har man i Aar afskrevet Reservefonden paa Gevinst- og Tabs Kontoen, men da denne, efter at der er medgaaet Kr. 31,145.99 til Klassifikationer etc., er lidt mindre end Driftunderskudet, saa fremkommer der et endeligt Underskud Kr. 3,501.50.

Selskabet har saaledes ikke nogen Reservefond mere og kan kun haabe, at Forholdene for Skibsfarten snart vil bedre sig, saaledes at det atter kan begynde at komme fremad med Selskabet.

Det er et Faktum, at der synes at være en Del flere Trælaste i Markedet for Sæsonen i Aar, og naar alt tages i Betragtning, synes det virkelig at se ud til, at man gaar en Uppgang i Mode.

Under Hensyn til de daarlige Fragtforhold, har Bestyrelsen efter Selskabets Forslag tiltraadt en Ordning, i Medfør af hvilken dette fremtidig ikke beregner Befragtningsprovision for Laster, som det slutter med andre Mæglere.

For yderligere at økonomisere, er det i Overensstemmelse med Bestyrelsen, bleven bestemt at nedsætte Skibenes Assurance en Del.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter de afgaaende Bestyrelsesmedlemmer genvalgte.

Havarier og Forlis.

Paquet Margrethe, Galease af Korsør, kom d. 23. ds. paa Rejse fra Aarhus til Holbæk med en Ladning Byg paa Grund paa Landgrunden udfør Rørvig. Skibet staa temmelig fast. Efter senere Meddelelse er Skibet kommet flot efter at omtrent Halvdelen af Ladningen var losset i Lægtore og ankommet til Holbæk.

Lizzie, Dpsk. af Landskrona, kom d. 27. ds. paa Grund ved Lødhjerg Fyr og kom højt op paa Land. Skibet er med Assistance fra Agger samt Svitizers kommet flot og bragt til Frederikshavn.

Sit. Helens, Dpsk. af Trondhjem, kom d. 27. ds. paa Rejse fra Seaham til Roune med en Ladning Kul paa Grund ved Lødhjerg Fyr. Skibet har Assistance.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand omkommen. Udenrigsministeriet meddeler: Fyrhøder Georg Halberg, født i Danmark d. 6. Juni 1887, forlyret med Dampskibet »Fiskeren» af Haugesund, er omkommen ved Island d. 22. August 1909.

Afdødes Slægt anmodes om at henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet med Beviser for Slægtskabet.

En Kollision i Farvandet mellem England og Irland. Om den Kollision, der fornylig fandt Sted i den irske Kanal, mellem de to engelske Dampere »Arcadian» og »Ayrshire», hvorved førstnævnte Dampers sank og mange Menesker mistede Livet, skrives der til »Shipp Gaz.»: Ulykken hændte ud for Tuskar i tæt Taage. »Ayrshire» var paa Rejse fra Liverpool til Durban med Stykgods og Passagerer, medens »Arcadian» var paa Rejse fra London til Glasgow med Stykgods. »Ayrshire» led saa stor Skade, at den maatte slæbes ind i Holyhead Havn og sættes paa Grund. Tolv Lascarer, som udgjorde en Del af »Arcadian»s Besætning, mistede Livet, da dette Skib sank. Medens de fleste af Folkene nemlig gik over paa »Ayrshire», bestemte disse tolv Mand sig til at gaa tilbage for at redde deres Penge og gik saa til Bunds med det synkende Skib. Anden Styrmand paa »Arcadian» havde sin Hustru med om Bord. Da Kollisionen fandt Sted, iløde han ned for at se efter hende og blev med Nød og næppe reddet. Til al Held var hun dog kommet om Bord paa »Ayrshire». Kaptajnen paa »Arcadian» faldt i Vandet, da han vilde springe fra det synkende Skib over paa »Ayrshire», men blev dog reddet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsom er i den senere Tid solgt følgende Skibe:

Jagt »Johanne» af Nyborg, der maaler c. 28 Netto Reg.-Tons, er solgt til L. S. Jensen, Løgstør.

3/4 m. Sk. »Ocean» af Risør, der maaler c. 378 Reg.-Tons, Klasse A. I. L., er bleven solgt fra I. W. Præbensen, Risør, til Cimbrisham i Sverig for en Købesum af Kr. 18,000.

Skruedamperen »Grenen», tilhørende A/S. Kjøbenhavn's Fiskeforsynings Konkursbo, er imod Bundbesigtelse solgt til russiske Købere for 90,000 Kr.

Baaden, der maaler c. 90 Netto Reg.-Tons, er bygget ved Helsingør's Skibsværft i 1908 og kostede da 140,000 Kr.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. **Shagtabakker** i Blikdaaser eller Tinfolio. **Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.**

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Køb. Telefon 6936.

Kjøbenhavn's Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Antwerpen 24./3. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 24./3. for Antwerpen. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 28./3. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 28./3. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 26./3. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 9./3. til New York. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Palermo 27./3. — Aurora, Fischer, ank. hertil 28./3. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 22./3. — Beira, Lunge, pass. Quessant 27./3. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 24./3. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 25./3. — Christian IX, Holm, ank. Gravesend 27./3. — Dagmar, Bogvad, ank. Reval 25./3. — Douro, Søberg, ank. hertil 16./3. — Esbjerg, Strulve, ank. hertil 27./3. — Florida, Andersen, afg. Madeira 24./3. til Dartmouth. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 28./3. — Garonne, Kromann, ank. hertil 24./3. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 28./3. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 21./3. til New York. — Hengest, Munk, pass. Holtenau 29./3. hertil. — Hjelm, Sørensen, ank. hertil 27./3. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Ghent 24./3. — Jolantha, Simonsen, ank. Trondhjem 28./3. — Kassar, Mikkelsen, ank. Libau 23./3. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 9./3. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 26./3. til Riga. — Kursk, Gommessen, ank. Havre 27./3. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunsbüttel 28./3. for Hull. — Loire, Craignou, ank. hertil 28./3. — Louise, Mikkelsen, afg. Dartmouth 27./3. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Savannah 19./3. til Aalborg. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Catania 28./3. — Moskov, Jon Jønsen, afg. Riga 27./3. hertil. — Nicolaï II, Clauson Kaas, afg. Antwerpen 27./3. til Havre. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Rotterdam 24./3. til Bordeaux. — O. B. Suhr, Frisenette, oplagt. — Omsk, Harder, ank. Hull 24./3. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 27./3. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Hurum 28./3. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 28./3. for London. — Pregel, Iversen, ank. hertil 26./3. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 27./3. — Seine, Damp, ank. Danzig 28./3. — Texas, Lissner, afg. Dunkerque 19./3. til Limhamn. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 28./3. — Tyr, Thauing, ank. hertil 27./3. — Tiber, Bech, ank. Genua 28./3. — Viking, Meyer, afg. Arendal 28./3. Nord paa. — Døkk, ank. Stettin 24./3. — Duglin, afg. Swansea 26./3. — Karin, ank. hertil 28./3.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Neufahrwasser 17./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Riga 25./3. til Rotterdam. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Newport 24./3. til Algier. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Swinemünde 24./3. til Riga. — Russ, Petersen, afg. Buenos Aires 25./3. til Rosario. — Wladimir Sawin, Carstensen, pass. Algier 25./3. for London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Graugemouth 10./3. til Venedig. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Savona 16./3. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aleksandria 21./3. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Elswick 19./3. til Pozzuoli. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Larnacu 25./3. — Nawa, Dahl, ank. Taganrog 22./3.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 20./3. til Antwerpen. London, Bom, afg. Huelva 22./3. til Stettin. — Paris, Tholander, ank. Svendborg 22./3. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 23./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wion, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 6./3. til Dunkerque. — Roma, v. Thun, afg. Rufisque 14./3. til Dunkerque.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Bona 25./3. — Russia, Poulsen, ank. Esbjerg 23./3. — Carl Hecksher, Starck, ank. Bona 15./3. — Dania, Petersen, ank. Filadelfia 16./3. — Normannia, Erichsen, ank. Filadelfia 25./3. — Euxinia, Lund, afg. Leith 17./3. — Canada, Jespersen, afg. New York 13./3. — Livonia, Lindberg, afg. Cartagena 16./3.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, afg. Newport News 25./3. — Patria, Dam-Larsen, afg. Baltimore 18./3. — Gratia, Sørensen, ank. Swansea 22./3. — Astoria, Neergaard, ank. Veracruz 18./3.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Konstantinopel 14./3. — Gallia, Nielsen, ank. Hanaine 20./3. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Savannah 21./3. — Sarmatia, Pedersen, ank. Hamburg 16./3. — Kotonia, Friis-Rasmussen, ank. Horsens 23./3.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Calais 22./3. — Granaria, Jørgensen, afg. Filadelfia 12./3. — Carbonia, Mathiasen, afg. Dakar 16./3. — Estonia, Winckler, ank. Filadelfia 23./3.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Drammen 20./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Stettin 24./3. — Secalia, Jensen, afg. Filadelfia 23./3. — Frumentia, Andersen, ank. Santiago de Cuba S./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Benisaf 18./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 25./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, ank. Penang 25./3. — Cathay, Kruse, ank. Takao 21./3. — Indien, Gabe, afg. Singapore 24./3. til Suez. — Siam, Cortsen, pass. Quessant 23./3. for London. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Kjøbenhavn 24./3. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Suez 25./3. til Colombo. — Pangan, Knudsen, ank. Bangkok 14./3. — Samui, Licht, afg. Port Said 19./3. til London. — Bandon, Thomsen, afg. Marseille 18./3. til London.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, afg. Portland 19./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 16./3. til St. Thomas. — St. Jan, Iugemann, ank. Kjøbenhavn 19./3.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Middlesbro 28./3. — Martha, Christensen, ank. Huelva 24./3. — Elna, Rathje, afg. Tynen 18./3. — Therese, Petersen, ank. Nizza 25./3. — Simone, Møller, ank. Cete 25./3. — Jeanne, Løffler, ank. Antwerpen 28./3. — Vera, Riso, afg. West Hartlepool 20./3. — Daisy, Lagesen, afg. Arzew 20./3. — Anine, Leth, ank. Tynen Dock 24./3.

Torm. Sara, Jensen, ank. Hull 24./3. — Helene, Sørensen, ank. Windau 30./3. — Sjælland, Dam, afg. Reval 26./3. — Agnete, Sonnichsen, ank. Kalundborg 27./3. — Hermia, Hansen, afg. Randers 27./3. — Alice, Schultz, ank. Kjøbenhavn 8./3.

Svendson & Christensen. Ajax, Brøsen, ank. Frederikshavn 26./3. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Alfaque 27./3. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Lübeck 23./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Hango 26./3. — Hans Tausen, Klaborg, afg. Cardiff 23./3. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Eekernførde 26./3.

Frem. Augusta, Bagger, ank. Liverpool 28./3. — Freja, Nielsen, ank. Hasle 27./3. — Vera, Thing, ank. Hamburg 29./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Riga 24./3. — Nautik, N. Nielsen, ank. Hamburg 24./3. — Nordsoen, Chr. Gram, ank. Swansea 26./3. — Nexos, Basse, pass. Corubion 24./3. for Sharpness. — Ellen, Hansen, afg. Albufeiro 23./3. til Ipswick. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 24./3. for Messina. — Johanne, Thøgersen, ank. Albufeira 23./3. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Swansea 23./3. — Napoli, Mathiasen, ank. Rotterdam 22./3. — Bodil, Uldall, afg. Dunston 22./3. til Oporto. — Hebe, Gregersen, afg. Brest 26./3. til Genoa. — Inger, Larsen, ank. Aguilas 29./3. — Laura, P. Pedersen, afg. Melilla 27./3. til Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 29./3. til Amsterdam. — Dagmar, Mikkelsen, pass. Quessant 27./3. til Oporto. — Nerma, Schiff, afg. Liverpool 26./3. til Esbjerg. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 29./3.

Æra. Enighed, Jensen, ank. Blyth 27./3.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Algier 28./3. til Nykjøbing F. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 27./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankorsen, ank. Blyth 23./3. — Skiuface, Vilandt, ank. Helsingør 27./3. — Rimfaxe, Faber, ank. Hull 25./3. — Schach Steenberg, Theillaud, afg. Grangemouth 22./3. til Horsens.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Esbjerg 24./3.

Fano-Nordby. Mærdor, Morek, afg. Rio Grande do Sul 20./2. til Barbados. — Copley, Hansen, afg. Cardiff 10./3. til Antofagasto.

Ronne. Ane Cathrine, ank. Kalmar 20./3. — Argus, ank. Nyborg 21./3. — Leif, ank. Danzig 21./3. — Kastor, ank. Danzig 21./3. — Freja, er ank. Ystad. — Næstved, er ank. Rügenvalde. — Hans Peter, ank. Libau 26./3. — Magnus, ank. Karrebæksminde 26./3.

Svendborg. Yrsa, Sørensen, ank. Treport 16./3. — Niels, Nielsen, ank. Königsberg 17./3. — Ring Andersen, Clausen, ank. Göteborg 16./3. — Libra, Hansen, ank. Stettin 16./3. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Fowey 17./3. — London, Ander-

sen, ank. Ipswich 17./3. — Kruse, Larsen, ank. Brightlington 17./3. — Standard, Rasmussen, ank. Lowestoft 20./3. — Nanna, Madsen, ank. Oscarshavn 21./3. — Rossing, Larsen, ank. Coruna 20./3. — Danmark, Huusfeldt, ank. Seaham 21./3. — Pampa, Jensen, ank. Bremen 21./3. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 21./3. — Vera, Jensen, ank. Paimpool 21./3. — Fyn, Mouritzen, ank. Norrköping 22./3. — Guldborg, Ruhløkke, ank. Folkestone 22./3. — Ignatz Breum, Lund, ank. Drøbak 21./3. — Martin, Wilde, ank. Lannion 21./3. — Ruth Falentin, ank. Drøbak 22./3. — Zenitha, Jensen, ank. Weymouth 22./3. — Gæa, Petersen, ank. Southampton 22./3. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Dundee 22./3. — Ebenezzer, Rasmussen, ank. Stettin 22./3.

Æra. Freden, Christensen, ank. Setubal 21./3. — Mester, Petersen, ank. Holtenau 21./3. — Arietis, Andersen, ank. Kristiansand 21./3. — Malfridur, Hansen, ank. Trawemünde 23./3. — Rigmor, Petersen, ank. Karlshamn 23./3. — Svip, Jensen, ank. Trawemünde 23./3. — Saga, Ohlsen, ank. Hamburg 23./3. — Herkules, Bager, ank. Trawemünde 23./3. — Amalia, Andersen, ank. Danzig 23./3. — Kristian, Eschen, ank. Kjøbenhavn 22./3. — Ruth, Nielsen, ank. St. Valery sur somme 24./3. — Vera, Clausen, ank. Aalborg 25./3. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Rio Grande do Sul 25./3. — Kathinka, Ohlsen, ank. Pillau 29./3. — Marting, Friis, ank. Vestbay 29./3. — Ægir, Winther, ank. Leith 27./3. — Vega, Hansen, ank. London 28./3. — Danmark, Bager, ank. Hartlepool 27./3. — Yrsa, Hansen, ank. North Shields 28./3. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 26./3. — Marie, Boye, ank. Westvemyss 28./3. — Freya, Nielsen, ank. Middlesbro 28./3. — Emilie, Hansen, ank. Horsens 28./3. — Albertine, Madsen, ank. Malmø 28./3. — Viking, Weber, ank. Dysart 28./3. — Atlantic, Rasmussen, afg. Rio Hache 23./3. til Hamburg. — H. C. Grube, Svauo, afg. Cadiz 27./3. til Rio Grande do Sul. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Newcastle 26./3. — Ingolf, pass. Dungeness 25./3. for østg. — Karen, Boye, ank. Libau 29./3. — M. Hay, Petersen, ank. Kiel 28./3.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 31. Marts 1910. — Cirkulære Nr. 1 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for April Maaned. — Det forenede Dampskibsselskab. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

En 26¹/₂ Fods Motorbaad,

der laster 20,000 Pd. og med installeret 4—5 Hestes Gideonmotor er meget billig til Salg.

Nyborg Baadbyggeris Salgsbureau.

Udkommen'er og faas'i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.
Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.
I Kommission hos Tøllges Boghandel.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 9. April Kl. 3 Eftermiddag Ny Toldbodgade 1 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1910.

Bestyrelsen.

Praktiske Afregningstabeller,

Udregnede af Ove Kerstens.

Sparer Tid ved Afregningen. Letter enhver Hyre-Revision. Absolut fejlfrie
Telef. Palæ 1056. Faas hos: Telef. Palæ 1056.

M. Jensen Kjær. Sct. Annæ Plads 16.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

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

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

669. Fyr tændt til Forsøg. Montedor. Portugal V.-Kyst. Montedor Fyr er nu tændt til Forsøg. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Tre-Blink. Flammens Højde: 103 m. Lysevne: 26 Sm. Fyrapparat af 3die Orden. Firkantet mørkegrønt, c. 30 m højt Taarn med hosliggende Fyrpasserbollig. 41° 45' 0" N. Br. 8° 52' 21" Ø. Lgd.

670. Fyr tændt. Rota. Cadix Bay. Spanien. Omtrent den 15de Marts 1910 tændtes paa Muren ved Inderenden af Molen ved Rota, ½ Kbl S. 6° V. fra Kirken, et hvidt Fyr med afvekslende Tre-Formarkelser og En-Formarkelser hver 15 Sek., Lys 4 ½ Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1 ¼ Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1 ¼ Sek., Mørke 1 Sek., Lys 4 ¼ Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde 15 m. Synsviddens: 10 Sm. Det lyser fra N. 63° Ø., gennem Ø., S. og V. til N. 61° V. Øraat Taarn over Porten, hele Højden c. 12 m. 36° 36' N. Br. 6° 21' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

671. Fyr slukket. Frechal. Amazon Floden. Brasilien. Fyret paa Øen Frechal er slukket, da Fybygningen truer med at styrte ned. 2° 2' 28" S. Br. 53° 59' 13" V. Lgd.

672. Fyr midlertidig slukket. Moella Island. Santos Harbour. Det afvekslende hvide og røde Blinkfyrt paa Moella Island er midlertidig slukket. 24° 3' S. Br. 46° 13' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

673. Bestemmelser for Besejling af Krigshavne i Krigstid. Italien. I Krigstid skal ethvert Skib, der nærmer sig eller passerer inden for Synsviddens af en af nedeuævnte italienske Havne, højse Nationsflaget og sit Kendings-Signal. Det er dem forbudt at staa ind i Havnene, før de har modtaget en udtrykkelig Tilladelse dertil. Overtrædes Forbudet, vil der blive skudt et Varselskud, og efterkommes Ordren derefter ikke, vil de blive beskudte.

Havnene er: Aliaze Vado, Genova, Spezia, Monte Argentario, Gaeta, Maddalena, Messina, Taranto, Ancona, Brindisi, Porto Corsini og Venezia.

674. Frag borttaget. Napoli. I Napoli Havn er den 150 m fra Hovedet af Molen Martello sunkne Bugserbaad borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 523. Kjøbenhavn 1910.)

675. Semafor Station nedlagt. Fyrt Østro. Golf von Cattaro. Østerrig-Ungarn. Paa Fyrt Østro er Semafor Stationen nedlagt. Østro Fyr: 42° 23' N. Br. 18° 32' V. Lgd.

676. Fyr tændt. Port Castela. Phalerum Bay. Grækenland. Paa Klippen, der ligger c. 50 m S. 27° V. fra N.-Pynten ved Indløbet til Port Castela, er tændt et rødt, fast, elektrisk Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 3 Sm. 4 m høj Fyrpæl. 37° 56' N. Br. 23° 40' Ø. Lgd.

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

677. Baaker til Opmaaling. Mozambique Channel. Portugisisk Ø.-Afrika. Til Brug ved Opmaaling er der paa Kysten mellem Inhambane og Bazaruto opført Baaker følgende Steder: Kounhanc, 1 Sm S. 32½° V. fra Burra Fyr. 23° 48' 21" N. Br. 35° 31' 14" Ø. Lgd.

Maxixe Alto, 4 Sm N. 85¼" fra Inhambane Taarn. 23° 51' 33" S. Br. 35° 18' 54" Ø. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

641. Vandstand. Thyboren-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyboren-Kanal er Dybden ved Højvande: I Langholm-Løb og Gaasholm-Løb 2,5 m, i Svanholm-Løb 1,5 m.

642. Fyr forandret Brændetid. Tuna Havnfyrt. Tuna. Kattegat. Tuna Havnfyrt brænder fremtidig hele Aaret, naar Dampskib eller Sejlskib ventes. (Kort Nr. 211 og 227. Danske Lods, Side 167. Fyr-Port., Nr. 141. Havne-Lods, Side 141.)

643. Frag borttaget. Vejrs NB. Smaalands-Farvandet. Vraget af den 1,5 Sm N. 53° Ø. fra Vejrs Fyr sunkne Galease er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 372. Kjøbenhavn 1910.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

644. Sømærker til Opmaaling. Sverrig. I 1910 foretages Opmaalinger ved den svenske Kyst paa følgende Steder:

I Stockholm og Øregrund Skærgaarde, i og omkring Furnusleden, i Nærheden af Fyrskibet »Svenska Björn« og paa Grunden NV. for Björn Fyr.

I Västervikens Låus Skærgaard, mellem Långroudd, 63° 24' N. Br. 19° 30' Ø. Lgd., og St. Fjäderågs. 63° 48' N. Br. 21° 0' Ø. Lgd., samt mellem Vänn-skären, 64° 10' N. Br. 21° 7' Ø. Lgd., og Timarcksgrund Varde, 65° 0' N. Br. 21° 27' Ø. Lgd.

I Malmöhus Lån, mellem Malmö og Falsterbo.

I Göteborg Skærgaard samt i Bohuslån Skærgaard omkring Ursholm, Svangeu og Hafstessund.

I den Anledning opføres større og mindre Sømærker af Træ eller Sten paa Kysterne, og Prikker, der altid er forsynet med et eller flere Flag, kan udsættes.

De Søfarende advares mod at forveksle disse Sømærker med de i Søkortene angivne.

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

645. Fyrskibet »Kopparstenarne« udlagt. Ifølge Telegram fra Lødskaaptjeneren i Stockholm er Fyrskibet »Kopparstenarne« efter udlagt paa Station.

646. Fyrskibet »Svenska Björn« udlægges. Ifølge Telegram af 24de Marts fra Lødskaaptjeneren i Stockholm er Fyrskibet »Svenska Björn« afgaaet til sin Station den 24de Marts 1910.

647. Ledelyrs Brandetid. **Düvenow, Tyskland.** Ledelyrene paa den Ø-lige Bred ved Düvenow Munding brænder fra 15de Marts til 31de December 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1390, Kjøbenhavn 1909.)

648. Sommerafmærkning. **Stettiner Haff.** Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Sommerafmærkningen mellem Stettin og Swinemünde foretaget.

649. Lystønde ikke paa Station. **Plantagenet-Grund.** Ifølge Telegram af 26de Marts 1910 fra »Marineamt« i Berlin er Lys- og Fløjteønden ved Plantagenet-Grund drevet fra sin Station.

650. Landmærkers Beliggenhed. **Fehmarn.** Paa Fehmarn er Sährensdoerf Mølle paa 54° 26' N. Br. 11° 13' Ø. Lgd. og Møllen V. for Burg ved Jernbanen paa 54° 26' N. Br. 11° 11' Ø. Lgd. borttaget. Skorstøtten til Elektricitetsværket staar midt i Burg, paa 54° 26' N. Br. 11° 12' Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160.)

651. Morseshinkapparater paa Fyrskibe. Fyrskibene »Adlergrund«, »Gabelsflaeh«, »Bülk« og »Reserve Ostsee« er forsynet med Morseshinkapparater til Navigation.

652. Lystøndes Karakter. **Kieler Havn.** I Kieler Havn viser den Ø. for Fandstønden Kiel 7 til Forsøg udlagte Lystønde hver 3 Sek. hvidt Et-Lyn af 0 Sek. Værlighed. 54° 22' 24" N. Br. 10° 11' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 491, Kjøbenhavn 1910.)

653. Skydeøvelser. **Kieler Fjord.** Mellem 5te April og 11te Juni 1910 afholdes i Kieler Fjord Skydeøvelser paa 30 Dage fra Kl. 6 Morgen til 12 Middag, og paa 20 Dage fra Kl. 8 til 12 Eftm. Pladsen begrænses om Dagen mod N. af Linien Bülk Fyrtaarn — »Bülk« Fyrskib — Stein, mod S. af Linien Friederichsørt Fyrtaarn — Körtgen Bro, om Natten indtil den 24de April af Linien Friederichsørt Fyr — Tønderne Kiel D. C. B. — Bülk Fyr. Den ligger V. for denne Linie, og er, naar der skydes, spærret for al Sejlads. Dampere med gult Flag foretages eller en rød Lanterne over Toplanterne ligger ude. Anvisninger skal udbetinget følges. Mellem Kl. 9½ og 10½ skydes ikke undtagen fra 9de—11te Juni. Den 7de og 8de Juni er Pladsen spærret fra Kl. 6 Form.—Kl. 2 Eftm. undtagen mellem Kl. 9½ og 10½ Form. fra 9de—11te Juni fra 8 Fm. til 2 Eftm. uden Pause.

Naar der skydes, hejses paa Værket, hvorfra der skydes, en rød Dobbeltstander og en Kegle med Spidsen opad, paa Marinestationen Bülk, Fyrskibet »Bülk«, Fyde-richsørt Fyrtaarn og Politidampere en rød Dobbeltstander eller en rød Lanterne, og paa Düsterbrook en rød Dobbeltstander. At Skydningen er endt, tilkendegives om Dagen ved Nedhaling af Signalerne, om Natten ved en Raket og flere røde og grønne Dobbeltfjerner.

Naar der ikke skydes næste Dag, hejses paa Düsterbrook og Friederichsørt Fyrtaarn fra Kl. 3 Eftm. det internationale Signalflag A.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

654. Morseshinkapparater paa Fyrskibe. **Tyskland.** Fyrskibene »Annum-bank«, »Eider«, »Eider Galliot«, »Elbe I.«, »Elbe II.«, »Elbe III.« og »Elbe IV.« er forsynet med Morseshinkapparater til Navigation.

655. Lys- og Klokketårne flyttet. **Süderpien.** I Süderpien er Lys- og Klokketårnen i A. Hyltet c. 300 m SV. hen. 54° 6' N. Br. 8° 32' Ø. Lgd.

656. Vrag borttaget. **Helgoland.** Vraget af den S. for Düne sunke Dampet »Shandon« er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 180, Kjøbenhavn 1910.)

657. Ankring forbuht. **Elb Tunnel.** **Hamburget Hafen.** **Eilben.** Elb Tunnelen mellem Steinwärder og St. Pauli er nu kendelig paa Indgangshyngningerne paa begge Sider. Det er forbuht at ankre og at tage Grundten eller støre Ankre over Tunnelen. 53° 23' N. Br. 9° 58' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2248, Kjøbenhavn 1909.)

658. Lystønde til Forsøg. **Aussenjade.** Sidst i Marts eller Begyndelsen af April 1910 udlægges i 17 m Vind. ½ Sm S. for Fyrskibet »Aussenjade«, til Forsøg en Lystønde, der viser Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 53° 51' N. Br. 7° 56' Ø. Lgd.

659. Dybde atfaget. **Genushank.** **Fyr midlertidig slukket.** **Ahne.** **Eckwardshörn.** **Innenjade.** Dybden paa Genushank er N. for Tøndelinien S—VB atfaget 2 à 3 m. Paa 53° 37' 15" N. Br. 8° 7' 54" Ø. Lgd. er der nu kun 2 m ved Middelt Springtids Lavvande.

Ledelyret for Ahne ved Bekwardshörn er slukket for Sommeren. 53° 31' 20" N. Br. 8° 13' 41" Ø. Lgd.

660. Forsøg med Lanterne. **Borkum.** I første Halvdel af April 1910 gøres fra Borkum store Fyrtaarn Forsøg med farvede Lanterner. Man advares mod at forveksle dem med den røde Vinkel i Tvermærkefyret.

661. Vrag afmærket. **Rug van Borsle.** **Evertingen.** **Schelde.** **Holland.** Et Farløj er sunket tæt ved S.-kanten af Rug van Borsle. Det er afmærket med en grøn Stumpstønde. 51° 24' 8" N. Br. 3° 45' 45" Ø. Lgd.

662. Lystønde atter udlagt. **The Wash.** **England.** Den sorte Lystønde F I i Freeman Channel, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er atter udlagt og Fyrskibet inddraget. 52° 58' N. Br. 0° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 602, Kjøbenhavn 1910.)

663. Tønder inddraget. **Hull Red.** **Humber.** De sorte Spidstønder Nr. 13 og 14 ved The Hebbles, S. for Alexandra Dok, c. ½ Sm S. 56° Ø. og S. 63° V. fra Dokkens hydrauliske Taarn, er inddraget. Taarnet: 53° 44' N. Br. 0° 17' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

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

664. Fyr tænkt. **Noies.** **Saint Malo.** **Frankrig.** Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Molen Noires er slukket og det nye Fyr med hvidt To-Blink tænkt. Fyrens Karakter er ikke bestemt ved Mørkets Længde, men ved at Mørket i Gruppen er ¼ af Mørket mellem grupperne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 345, Kjøbenhavn 1910.)

665. Tønde midlertidig udlagt. **Plymouth.** **England.** En sort Stumpstønde med Ballon er midlertidig udlagt 2 Sm S. 11° V. fra Fyret paa Plymouth Belge-bryder og fra Kapellet paa Rame Point i S. 70° Ø. 50° 18' N. Br. 4° 10' V. Lgd.

666. Baake atter opført. **Pignonet Rock.** **St. Aubin Bay.** **Jersey.** **Channel Islands.** Baaken paa Pignonet Rock er atter opført. 49° 9' N. Br. 2° 9' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 605, Kjøbenhavn 1910.)

667. Forandring af Fyr. **Bidston.** **Liverpool Bay.** **England V.-Kyst.** Om-trent den 14de April 1910 forandres Bidston Fyr, saa at det er formørket V. for N. 15° V., i Stedet for som nu V. for N. 47° V. 53° 24' N. Br. 3° 4' V. Lgd.

668. Uddybningsarbejder. **Barrow Harbour.** **England V.-Kyst.** Fra den 15de Marts 1910 arbejdet en Uddybningsmaskine ved Indløbet til Ramsden Dok, i Walney Channel og paa Plet Barre. Uddybningsmaskinen viser tre hvide faste Fyr i Tre-kant, og en fjerde under det ene Hjørne af Trekanten paa den Side, hvor den skal passeres. Om Dagen hejses en sort Ballon paa den Side, hvor den skal passeres. Man skal passere Uddybningsmaskinen langsomt og i rigelig Afstand. Naar nødvendigt, gives Taagesignal som for Ankerligger. **Walney Fyr:** 54° 3' N. Br. 3° 10' V. Lgd.

Inhambane Kirketaarn: 23° 51' 50" S. Br. 3° 22' 52" Ø. Lgd.
 Olenge, 23° 34' 30" S. Br. 35° 23' 32" Ø. Lgd.
 Inhamitule, 23° 17' 31" S. Br. 35° 28' 36" Ø. Lgd.
 Pomené, paa Halveen Burra Fals, 22° 56' 39" S. Br. 35° 35' 38" Ø. Lgd.
 Maxekane, 22° 31' 27" S. Br. 35° 30' 45" Ø. Lgd.
 Xikuenine, paa det højeste af Halveen Cabo S. Sebastiao, 5 Sm S. for Pynten, 22° 10' 44" S. Br. 35° 28' 28" Ø. Lgd.
 Beugherua, paa Øens Ø-Kyst, 21° 52' 7" S. Br. 35° 27' 13" Ø. Lgd.
 Ilha Carolina, paa Øens højeste, 21° 36' 45" S. Br. 35° 20' 19" Ø. Lgd.
 Bazaruto Grande, paa Øens højeste, 21° 43' 15" S. Br. 35° 27' 57" Ø. Lgd.
 Cabo Bazaruto Fyr, paa Pynten, 21° 31' 37" S. Br. 35° 29' 6" Ø. Lgd.
 Komuhine, 21° 56' 11" S. Br. 35° 18' 55" Ø. Lgd.

678. Fyr tændt til Forsøg. Ponta Zavora. Portugisisk Ø-Afrika. Paa Ponta Zavora er til Forsøg tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 71 m. Lysekernen: 30 Sm. Fyret staar paa en 50 m høj Dyne tæt ved Kysten. Det lyser over Søen over 180" fra Cabo das Correntes. Hvidt, 13 m højt Taarn ved Fyrpasserholgen. 24° 31' 22" S. Br. 35° 11' 51" Ø. Lgd.

679. Fyr i Orden. Vauguria. Forindien V-Kyst. Vauguria to hvide, faste Fyr lodret for hinanden er atter tændt, og det midlertidige, hvide, faste Fyr slukket. 15° 5' N. Br. 73° 36' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarer« Nr. 361. Kjøbenhavn 1910.)

680. Fyr tændt. Bay of Bengal, Malacca. Paa S-Kysten af Pak Kruon Inlet er tværs af Ankerpladsen tændt et hvidt, fast Fyr. Det brænder kun lejlig-hedsvis. 9° 1' N. Br. 98° 19' Ø. Lgd.

I Tarang River er følgende Fyr tændt:
 Paa Øen Koh Krachome Fai, der ligger c. 2½ Sm SV. fra Darby og Joan Islands, et hvidt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret. 7° 4' 35" N. Br. 99° 24' 25" Ø. Lgd.

Paa N-Kysten af Koh Libong, c. ½ Sm V. for dens Ø-Ende, et hvidt, fast Fyr. Der er ikke Vagt ved Fyret. 7° 16' 45" N. Br. 99° 26' 43" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

681. Fyr tændt. Brine Point, Masanbo Harbourn. Korea S-Kyst. Paa S-Enden af Brine Point er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Fire-Blink i tilsammen 7½ Sek., fulgt af 7½ Sek. Mørke. Flammens Højde: 72 m. Synsviddelen: 20 Sm. Det lyser fra N. 44° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 42° V. Hvidt, ottekanter Taarn paa Fyrpasserholgen, hele Højden c. 11 m. Fyrapparat af 5te Orden. 34° 59' N. Br. 128° 49' Ø. Lgd.

682. Bestemmelser for Besøging. Vladivostok. Rusland. Skibe, der er be-stemte til Vladivostok, skal, naar de kommer fra Cap Gamova, gaa V. om Øerne Rimski Korsakov og Stenin (Redcliff). Man skal passere Cap Viatlin inden for 3 Sm Afstand. Cap Gamova: 42° 33' N. Br. 131° 13' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

683. Karantænebestemmelser. Malta. — Ifølge Government Notice Nr. 66 af 11te Marts 1910 betragtes Tagarag ikke længere som smittet.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værditorsikringer, til billige tæste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

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

Som Særtryk er paa Dansk Søfartstidendes Forlag udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser

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

Pris: Indbundet 35 Øre

Faas paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos
 Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Ethvert Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Adgang til at erholde et Eksemplar til en Pris af **20 Øre** ved Henvendelse til Bladets Kontor.

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

Officielle Bekendtgørelser.

Bekendtgørelse.

I Anledning af Dragørfortets Opførelse paa Landgrunden inden for den røde Stage med Kost ved Bothmans-Stenen, ca. 600 Meter Syd for Indløbet til Dragør Havn, er Farvandet imellem Kosten og Land fra 1ste April 1910 og indtil videre spærret for al Sejls ud for den Del af Kysten, der ligger imellem to paa Strandbredden rejste hvide Stager med røde Balloner.

2. Ingeniørdirektion, 28. Marts 1910.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

- Kort-Nr. 221. Store-Bælt, Sydlige Blad. Maalestok: 1 : 70,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
 Kort-Nr. 229. København, Red og Havn fra Stubben til Vestre-Gasværkshavn. Maalestok: 1 : 10,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.
 Kort-Nr. 203. København, Red og Havn, er annulleret.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibstører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbundet 6 Kr.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>Tre Ophalingsbeddinge hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads (Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod. ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagt Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden.</p> <p>Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1½ Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speditørfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	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. 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 Løfteævn. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne, fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr. Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bol-værk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der los-ses eller la-des ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter vissenærme-re Regler for Varer, der inden 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 Sejskibe 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for udgaaende i Nakskov efter „Danske Lodstakster“. Bugsering kan altid faas ved fast Bugserbaad til billige Takster.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. 25 Øre pr. Ton langs Siden. Vand: 20 Øre pr. Td.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor 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. Dampskibesomløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er frifor Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabinngens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor 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 Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.

	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.	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 besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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 besørages af Handelsforeningen. Stevedor efter faste Takster.	Jærnbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv istrenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 besørages af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørages af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med 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 Dybgaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrikker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

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.

LANDMANDSBANKEN

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

Frederik Hansen
Skive.

Skibsproviantering.

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:
Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:
Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.
124.

Tilsalgs.

Norges vakreste Jagt „Adrea“.

Bygget af furru og eg, Hardanger 1892. 60 netto reg. tons, ¹⁰⁵/₁₁₀ Last. 76' x 7" x 21' x 8". Dybgaende 9'.

Godt istand og vel udstyret. 2 sæt udmærkede seil, og meget nyt taugværk.

Kun en kort tid tilsalgs. Kan besigtiges i Stavanger. Prisforlangende Kr. 9,000.

Andr. Buch,
(S.A.E. 344) Stavanger.

S. Sørensen & Søn
Skibs- og Baadebyggeri
Aalborg
anbefaler sig med sit illi Fagel henkørende Reel og billig Betjening garanteres.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

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

Telegram-Adresse:

HÄNSCHELL, Barbados.

Aalborg A. Brøndum & Søn Akvavitter.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kontor flyttes 1. April til

Valdemarsgade 3, Svendborg.

Bestyrelsen.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert



C. L. Seifert,
Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

Skibs- Provieringshandlere, Kjøbenhavn og Provinserne.

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

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 182.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 182

Janus Andersen

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

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. P
erøburg
Tigr.: „ansenco“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn, Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Odense Exportslagteri

leverer bedste og billigste

Konserves til Skibsproviant

Varene tilvirktes af prima Raamaterialier, og kun 1. Klasses Kød anvendes

Forlang Prislister eller Tilbud.

Telegram-Adresse: „Public“, Odense, Telefon 455 & 500.

C. HANSEN, GJØRTLER OG METALSTØBER. 84 PILE STRÆDE 84 Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

Th. Iversen

Skibsprovianterling.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

P. Schous

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

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Forlangende.

Et Fartøj

under 20 Br. Tons, som kan
laste 800 Ct. d. w., ønskes
straks til Købs. Henvendelse
til undertegnede med nær-
mere Oplysninger.

Skipper C. R. Jakobsen,
Taars pr. Nakskov.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6806. 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.

Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Hans Smith.

Etableret 1850.

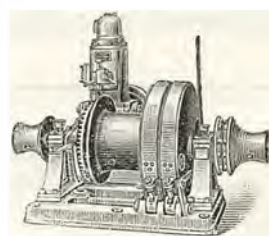
Telegramadr.:
„Smith,
Cronstadt“.

Skibsklarerings- og Befragtningsforretning.

Havarikommissionær.

Cronstadt, Rusland.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlartøjer til Losning og Lastning etc. Stærke, driftsikre og billige. Manøvrerer som Dampspil. Tilvirktes af de bedste svenske Materialer ved Lysekils mek. Verkstads A/B. (Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik)

INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x. Tigr.-Adr. Skibstabel.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



... THE ...

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsart, 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
Auden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Frag'dampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Encoforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale **Kompasser** komplet, sidste Model.

Kompasser af egetfabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Azimut- og Pejlinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekstanter og Oktanter **Barometre** enk. og dobb. Kikkerter m. m. **Reparationer** udføres.

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.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

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

Falster-Masnedø Broen.

Folketingsudvalgets Betænkning. — Et Flertal og tre Mindretal.

Folketingets Udvalg angaaende Masnedøbroen har Lørdag d. 2. April med Hammerich som Ordfører afgivet Betænkning.

Udvalget har delt sig i et Flertal og flere Mindretal.

Flertallet (I. Andersen, Hammerich, Hans Nielsen (Horsens), Valdemar Olsen, Chr. Reventlow, Ludvig Reventlow, Rørdam, Slengerik og Wulff) udtaler: Bygning af en Bro over Storstrømmen blev i Fjor underkastet en meget indgaaende Behandling af et Folketingsudvalg, hvis Flertal havde aabent Øje for den Betydning, en saadan Bro vilde have for Sjællands og Hovedstadens Forbindelse med det sydlige Udland, for Bevarelsen af Gjedserlinien som en af Hovedruterne i den internationale Trafik til Norden og for Lolland-Falsters Forbindelse med Sjælland, hvor den under Isforhold kan faa en endogsaa meget stor Betydning for al Udførsel fra disse Øer.

Adskillige Tvivl blev vel allerede i Fjor klaret, og paa flere afgørende Punkter naaede Udvalget til den Opfattelse, som Sagens videre Behandling kun har bekræftet. Dog var hele Udvalget enigt om at ønske større Klarhed over, om der var taget tilstrækkeligt Hensyn til de Ulemper, Broen vilde berede Skibsfarten, og om det finansielle Grundlag, som forelaa, ogsaa vilde holde Stik. Regeringen blev da anmodet om at foretage en Række Undersøgelser, over hvilke det her behandlede Forslag er bygget.

De væsentligste Ønsker, som var fremme fra Skibsfartens Side, naar Tunnel eller høj Bro ikke kunde gennemføres, var følgende: 1) Der bygges en Læmole Vest for Broen. 2) Der stationeres to Slæbedampere ved Broen til Assistance for de gennemsejlene Skibe. 3) Der bygges en Anlægsbro for Fiskerfartøjer ved Orehoved. 4) Bro-linien flyttes enten til ud for Gaabense eller til en Linie over Farø eller til den af Ingeniør Berg foreslaaede Linie over Møen.

Endvidere blev der fremført Ønsker om, at Broen kun bygges for Jernbanefærdsel og kun holdes lukket ved Togløder, samt at Staten erstatter Skade ved Paasejling.

Kunde saa endvidere de nærmere Overvejelser, saaledes som man fra flere Sider i Udvalget meget maatte ønske, føre til den Løsning, der forudsætter det bevægelige Broparti udført som en Løftebro, der hæves i Vejret, vilde der blive en 240 Fod bred og mere end 100 Fod høj Gennemsejlingsaabning, og Skibene fritages for under Gennemsejlingen at maatte passere langs med den c. 350 Fod lange Svingbro. Man vilde da have gjort alt for at gøre Passagen gennem Broen saa bekvem og farefri som mulig og Udsigt til Kollisioner forsvindende.

Alle rimelige Ønsker fra Skibsfarten vilde da være opfyldte.

Flertallet gennemgaar derefter Forslagets finansielle Side og kommer til det Resultat, at der vil blive en Sum paa 6,250,000 Kr. at forrente, idet man fra Anlægssummen fradrager forskellige Udgifter, der vil blive nødvendige i en nær Fremtid til Anlæg af et nyt Færgeleje, Anskaffelse af en fjerde Færge osv. Flertallet kommer dernæst til det Resultat, at der vil blive en aarlig Besparelse paa 365,500 Kr. eller en Forrentning af de 6 $\frac{1}{4}$ Million Kr. paa 5,85 pCt.

Flertallet udtaler derefter videre:

Et Mindretal i Udvalget har gjort gældende, at den stærke Vækst i Trafiken, som de forløbne Aar har bragt, ikke kan ventes fortsat, efter at Forbindelsen Trelleborg—Sassnitz fra 7. Juli 1909 er bragt i Stand, og at Virkningen heraf allerede har vist sig deri, at Maanederne Juli 1909 til Februar 1910 i Forhold til de tilsvarende Maaneder Aaret forud har vist en Nedgang i de Rejsendes Tal fra 80,199 til 78,697, og en formindsket Opgang i Gods-transporten, som i de samme 8 Maaneder kun er vokset fra 85,650 til 86,104 Tons.

Flertallet kunde i Modsætning hertil se en Opfordring til ikke at tøve med Bygningen af Broen, for dermed at forbedre Gjedser-Ruten, og maa iøvrigt hævde, at naar de forløbne Maaneder ikke viser nogen nævneværdig Tilbagegang, men kun en Stagnation, saa kan deraf drages Slutninger lige modsat Mindretallets. Langt mere end fra Sassnitz-Ruten maa Trafiken antages at have været paavirket af den Stilstand i Forretningslivet, som har kendetegnet det sidste Aar. At man trods dette kun staar overfor en Stagnation, giver det bedste Bevis for Gjedser-Rutens Betydning for Forbindelsen med det sydlige Udland og giver al Grund til i kommende Aar at vente en lignende Vækst i Trafiken som den, de forløbne Aar har været Vidne til.

Selv under Forudsætning af, at der ikke vilde behøves en Udvidelse af Færgefarten, vilde man dog komme til en Forrentning af Broanlægget paa c. 4 pCt. Flertallet gaar imidlertid ud fra som givet, at Trafiken vedblivende vil vokse og kræve de af Statsbanerne paaregnede Udgifter, og at Broen derfor straks efter Bygningen vil forrente den anvendte Kapital med 6 pCt., en Forrentning, som vil vokse med hvert kommende Aar. Broens Bygning vil saaledes være et finansielt fordelagtigt Foretagende, ganske fraset de andre store Fordele, den vil bringe, derimellem den, ogsaa i finansiell Henseende ret betydende, at Banelinien Kjøbenhavn—Gjedser vil kunne bringes ind under en Fællesdrift i Stedet for Drift af to isolerede Linier, Sydbanen og Falster-Banen, samt den ikke mindre betydende, at Broens Tilstedeværelse vil borttage den nu stedfindende Ophobning af de personførende Tog ved Ankomst og Afgang og dermed simplificere hele Sydbanens Drift, hvilket blandt andet kan føre med sig, at Anlæg af Dobbeltspor yderligere kan udskydes.

I Forbindelse med Broforslaget har man alter i Aar drøftet den fremsatte Tanke at føre Forbindelsen til Gjedser frem ad en ny Bane fra Kjøge over Præstø og Møen. Som Forholdene nu er, maa Tanken afvises. Uden at kunne vente nævneværdige ny Indtægter vil man staa overfor meget store, ny Driftsudgifter, i det hele overfor en Splittelse af Statsbanedriften paa et Punkt, hvor man baade kan og bør holde den samlet.

Det har under Behandlingen ligget nær at søge Klarhed over, i hvilket Maal de af Broanlægget følgende Arbejder bliver paa danske Hænder. Af de herom søgte Oplysninger fremgaar det, at kun Forarbejderne ved de store Brodragere, repræsenterende c. 700.000 Kr., vil blive udført og leveret fra Tyskland, medens alt andet Arbejde kan ventes udført her i Landet, fraregnet, at Materialet til Broens Overbygning, repræsenterende c. 1 $\frac{1}{3}$ Mill. Kr., selvfølgelig maa indføres, eftersom vi her til Lands hverken har Jernværker eller Valseværker.

Paa Grundlag af, hvad her er fremført, maa Udvalgets Flertal da anbefale, at Forslaget vedtages med de af det stillede Ændringer, der gaar ud paa, at der i Forslagets Titel og i selve Forslaget efter Ordet Bro indsættes »over Storstrømmen« og at Bestemmelsen om Erstatning til Skibe affattes saaledes:

»Statsbanerne hæfter for Skade paa Skib, foraarsaget ved Paasejling af Broen, saafremt det fra Skibets Side gøres antageligt, at Kollisionen med Broen ikke skyldes mangelfuld Navigering eller anden Fejl, for hvilken Skibets Fører, Reder eller Mandskab bærer Ansvaret«.

Der vil da være taget alle rimelige Hensyn til Skibsfartens Interesser.

Det betydelige Arbejde vil i en arbejdsfattig Tid i største Maal komme dansk Virksomhed til gode.

For de finansielle Ofre vil der naas en rundelig Forrentning. Særlig for dette sidste er det dog en Forud-

sætning. at Forslaget gennemføres nu, da de billige Tilbud, hvorpaa det er bygget, er en Følge af det Tryk, der hviler over al Forretning og ganske særligt over de Virksomheder, der her sættes i Arbejde.

Et Mindretal (R. Andersen, Frederiksen, P. T. Nielsen og Laust Rasmussen) kan ikke indrømme, at de Fordele, der opnaas ved Broanlægget, er saa store, at de kan begrunde Anlægget. Mindretallet hævder, at Trafiken for Tiden ikke er i Stigning, men i Tilbagegang, og at Ruten ingenlunde har været overbebyrdet.

Med de nuværende Færgelejer og Færger har man hidtil kunnet udføre en betydelig større Trafik end den nuværende. Det maa tilmed erkendes, at Trafiken har været besørget tilfredsstillende og planmæssigt, og Trafikforstyrrelser ved Færgeoverfarten har i de senere Aar været sjældne.

Den »forøgede Trafik« motiverer saaledes ikke i Øjeblikket denne mange Millioners Udgift.

Endelig har Flertallet anført, at selv om Trafiken er stagnerende, vil det dog være at anbefale at gaa til dette kostbare Anlæg, da det vil forrente den anbragte Kapital med 3,9 pCt.

Selv om dette maatte være rigtigt, maa Mindretallet dog — saa længe der ikke foreligger en absolut Nødvendighed for at gaa til forøgede Trafikmidler — være meget betænkeligt ved under Øjeblikkets finansielle Situation at binde c. 9 Mill. Kr.

Den nævnte Forrentning vil dog næppe opnaas.

Mindretallet maa da til Slut fastholde:

Det er ikke i Øjeblikket nødvendigt at gaa til forøgede Trafikmidler, for at Trafiken over Storstrømmen kan besørges tilfredsstillende.

Naar saadan Nødvendighed foreligger, bør det nærmere undersøges og overvejes, om ikke Ruten over Møen eller en Tunnel bør foretrækkes.

Der maa under Hensyn til Statens hele finansielle Stilling stærkt advares imod at binde c. 9 Mill. Kr. til Udgifter, der ikke i Øjeblikket er absolut nødvendige.

Af disse Grunde maa Mindretallet tilraade at stemme imod Forslaget.

Et enkelt Medlem af Mindretallet (Frederiksen) ønsker yderligere at udtale, at en lav Jernbanebro mellem Falster og Masnedø vil være til megen Byrde og Besvær særlig for Sejlskibsfarten, den vil virke hæmmende paa Sejlskibsfartens Trivsel, idet den ikke alene foraarsager forøget Risiko, men ogsaa Tidsspilde derved, at Udnyttelsen af mangen gunstig Lejlighed til at slippe fra og til Østersøen vil glippe.

Bliver det nødvendigt at etablere fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster, vil en Tunnel være langt at foretrække; derfor bør det endnu nøjere undersøges, hvad det vil koste at bygge en Tunnel; selv om den i Øjeblikket bliver noget dyrere, byder den ogsaa saa mange Fordele, at den i det lange Løb maaske alligevel bliver billigere end en Bro.

Før dette er undersøgt og gennemtænkt, bør Lovgivningsmagten ikke gaa med til Anlæg af en Jernbanebro, som koster mange Millioner Kroner.

Et andet Mindretal (Dinesen) underkender ikke Betydningen af, at denne Forbindelseslinie mellem Norden og det sydlige Udland bliver Genstand for en saadan Forbedring, som den foreslaaede Bro over Storstrømmen vil yde, men det kan dog ikke erkende, at Gennemførelsen af dette Spørgsmaal er saa paatrængende, at det bør løses nu, under Hensyn til de vanskelige finansielle Forhold, hvorunder vi i dette Øjeblik befinder os.

Et tredje Mindretal (Jessen) kan ikke erkende, at det foreliggende Forslag frembyder den bedste Løsning af Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse mellem Sjælland og Falster, men formener, at selv under de nuværende Forhold vil saavel Trafiken, til Udlandet som den indenlandske Trafik være bedst tjent med en Linie Kjøge—Præstø—Møen; Mulighederne for en saadan Linie er

næppe helt tilstrækkeligt belyst ved de foretagne Undersøgelser. Da Mindretallet imidlertid ikke i Udvalget har fundet fornøden Støtte for Tanken om denne Linie, stiller det intet Ændringsforslag, men forbeholder sig nærmere at motivere sin Stilling under Forhandlingerne i Salen.

Kjøbenhavn, d. 5. April 1910.

Ministeriet for Handel og Søfart. Efter Departementchef Vedels Forflytning til Indenrigsministeriet er fra 1. April at regne Fuldmægtig Gunnar Busck-Nielsen konstitueret som Chef for Departementet i Ministeriet for Handel og Søfart. Hr. Busck-Nielsen, der er født i 1878, var i Følge Hof- og Statskalenderen i 1906 yngste Assistent i Indenrigsministeriet og hørte endnu for fem Fjerdingaar siden til den yngste Halvdel af dette Ministeriums Assistentler.

Man maa i høj Grad haabe, at Departementschefsposten i Ministeriet for Handel og Søfart, i hvilken Skibsfarten er saa væsentligt interesseret, inden længe alter maa blive besat.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet, har dette fra det kgl. Gesandtskab i St. Petersborg modtaget en Beretning af 9. f. M. fra Konsulatet i Rostoff, i hvilken Konsulen angaaende Skibsfartens Aabning paa det asovske Hav bemærker:

»I Følge Meddelelse fra Havnekaptajnen er Skibsfarten begyndt paa det asovske Hav. Flere store udenlandske Dampere er allerede ankomne til Berdiansk og Mariupol for at lade Korn; om nogle Dage vil Skibene rimeligvis ikke mere hindres af Isen i at gaa ind i Taganrogs Havn. I Mands Minde er Navigationen ikke begyndt saa tidligt som i Aar; Dampskibsfarten paa Floden Don har kunnet fortsættes saa godt som hele Vinteren.«

Fra Udenrigsministeriet har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget følgende Beretning af 23. f. M. fra den kgl. Generalkonsul i Stockholm angaaende Isforholdene og Sejladsens Aabning paa Sverigs Østkyst:

»Yderligere Efterretninger om tidlig Søfart paa de norrlandske Havne er indløben; saaledes skal Geflebugten være saa godt som isfri og det første Dampskib, en Lodsbaad, være ankommet til Gefle. Fra Vicekonsulatet i Hudiksvall rapporteres endvidere under 26. f. M., at enkelte Ladepladser (Stocke og Gnarp) allerede er fuldt tilgængelige og selve Hudiksvalls Havn ventes aabnet henvend Midten af April; Isen skal være forholdsvis svag. De sidste Nætter har dog bragt temmelig lav Temperatur ogsaa i Stockholmsegnene.«

Udenrigsministeriet meddeler: I Følge en fra den kgl. Generalkonsul i Stockholm modtagen Indberetning er Udsigterne for Søfartens tidlige Aabning paa Luleå i Aar meget gunstige, saa at Havnen kan ventes aabnet i Tiden omkring d. 1. Maj.

Sø- og Handelsretsdomme. Damperen »Saga«s Rederi Aktiebolaget Eol i Malmø, er den 30. Marts bleven tilkendt 208,668 Kr. samt Sagsomkostninger 2,000 Kr. hos Det russisk-østasiatiske Kompagni ved Det østasiatiske Kompagni her, i Anledning af, at den russiske Damper »Sopernik« d. 14. Oktober 1909 ved Gotland paasejlede »Saga«, der sank.

Internationalt Dampskibs- og Bergningskompagni frifandtes d. 31. Marts i en Sag, anlagt mod Selskabet af Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co. i Rønne til Erstatning for Tabet af to Pramme, der den 13. Januar d. A. af Damperen »Salvage III.« bugseredes fra København, bestemt til Rønne.

(Ritz. Bur.)

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

I Følge Meddelelse til Repræsentationen fra Udenrigsministeriet har den kongelige Konsul i Barcelona i sin Aarsberetning for 1909 udtalt, at der i afvigte Aar til nævnte Plads er importeret 902,000 Tons Kul, deraf 312,000 Tons fra Asturien. Forbruget af spanske Kul øges stadig, og det er fremmede Nationers Skibe tilladt at gaa i Kystfart med denne Last.

Forlist Oceandamper. London, 31. Marts. Til Reuters Bureau telegraferes fra Perth i Vestaustralien: En stor, i Aberdeen hjemmehørende Oceandamper »Pericles«, paa Rejse fra Australien til England via Kap, er strandet i Nærheden af Kap Leeuwin. Passagererne og Besætningen er reddet. Damperen er sunket.

Til Reuters Bureau telegraferes fra Melbourne: Aarsagen til Damperen »Pericles«s Undergang er ubekendt, men Ulykken skyldes mulig en Kollision. Der var over 300 Passagerer om Bord og fuld Ladning.

Ismelding fra Meteorologisk Institut. Nautisk Afdeling den 31. Marts.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Isfrit fra Søen til Tjufholmen. Sundsvallsfjorden og Alnö sund svær Fastis. Svartviksbugten: delvis isfri. Skibsfarten paa Sundsvall aaben for Dampere.

Gefle. Gefle Red: spredt Drivis; Skibsfarten uhindret. Iøvrigt isfrit.

Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt skriver d. 28. f. M. til os:

»Isbryderen »Lodokol Nr. 2« af Libau, som i Dag er ankommet hertil ved Assistance af Isbryderen »Jermak«, observerede temmelig svær Is fra Sommers til Kronstadt. Denne vil endnu ikke kunne forceres af Handelsdampere. De sidste Nætters Frost synes at have styrket Isen. Vejret er fremdeles mildt om Dagen. Isdriften paa Neva ventes hver Dag. Skibsfarten vil sandsynligvis blive genaabnet om to Uger.«

Føreren af S/S. »Kronprinsesse Louise«. Kapt. O. E. Petersen, skriver d. 19. f. M. til os fra Bona:

I Følge Fyrbog og Kort af 1910 skal Cape Carbonara (Sardinien) være fast Fyr med 1 Blink hver

30 Sek. og Imperatore Point (Ichia) være fast Fyr med 4 Blink hver 20 Sek.

Disse Fyr viser henholdsvis fast Lanterne med 1 Blink hver 15 Sek., og fast Lanterne uden Blink.

I Anledning af denne Meddelelse har vi henvendt os til Det kongelige Søkort-Arkiv, der velvilligst har stillet følgende Oplysninger til vor Raadighed:

»Fyret paa Cape Carbonara (Sardinien) er et fast Fyr med Blus hver 30 Sek.; fast Lys i 23 Sek. og Blus i 7 Sek.; har Perioden for Blussets Tilbagevenden kun været 15 Sek., beror dette sikkert paa en Fejl i Urværkets Gang.

Hvad Fyret paa Imperatore Point (Ichia) angaar, da skal dette være fast Fyr med 4 Blus, saaledes at Fyret viser fast Fyr i 20 Sek., og Blussene varer i 20 Sek. Imidlertid staar der i den tyske Fyrliste for 1910, at Fyret brænder uregelmæssigt og i den engelske, at det midlertidigt viser fast Lys, hvilket altsaa stemmer med Kaplajnens Observationer.«

Mæglerfirmaet Wickberg i Sundsvall telegraferer til os d. 1. April: »Søfarten til Sundsvall By er aabnet i Dag«.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet i det væsentlige uforandret. Danmark, Tyskland, Rusland og Sydsverig byder ikke paa noget nyt og er i det hele maad paa Laster for prompt Afskibning. Østnorge kom i Ugens Løb frem med nogle ny Islaster, som optoges til lave Rater. Der udbydes i Øjeblikket kun ganske enkelte Laster af Is, Træ og Feldspat. Fra Bottenhavet sluttet fremdeles kun ganske enkelte Laster til Frankrig og England, saavel pr. f. o. w. som senere, idet Rederne er tilbageholdne i Forventning om lidt højere Rater ved Afskibningsterminerne.

Returfragter Vest fra er ikke undergaaet nogen Forandring fra sidste Uge i Fragtraterne, dog er der enkelte flere Kullaster i Markedet, og der tør maaske forventes en lille Bedring i denne Retning, naar Bottenhavet kan besejles, og Skibene dirigeres dertil, hvorved Flaaden fordeles.

For de mindre Skibe har heller ikke afvigte Uge vist særlig Interesse. Fraregnet Danzig har de tyske Østersøhavne ikke overdrevent mange Kornlaster pr. April, og disse kan derfor snart blive dækket. Af ny Laster tør man næppe vente mange, da Kornforretningen vedblivende ligger ualmindelig stille uden egentlig Tegn paa snarlig Bedring; der er derfor heller ikke sluttet til særlig høje Rater, undtagen Greifswald, som gennemførte 5¼ à 5½ M. for Havre og Danzig 5 à 5½ M. for Rug. Stralsund sluttede til kun 4½ M. for Havre, Rostock noterer det samme, og Colberg omkring 5 à 5¼ M.; ogsaa Königsberg synes lidt mattere; de slesvigske Pladser er stadig meget tilbageholdne.

Sverig optager vedblivende Skibe fra Karlshamn og Karlskrona til næsten de fleste tyske Østersøhavne til Rater omkring 3 à 3¼ M. for Gadesten; ogsaa flere Trælaster er fremme. Norge har næsten slet intet for Tiden, og Danmark er ligeledes saa godt som blottet for Laster; den truende udvidede Lockout, som vil blive afgjort i Ugens Løb, vil, hvis den kommer til Udbrud, sikkert yderligere

lamme den mindre Skibsfart. Københavns sluttede ellers for Hvede til Vejle 11 Øre, Byg til Hertugdømmerne 15 Pf. og Majs til Fakse 9 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Ajax

afholdt d. 30. Marts Generalforsamling i Helsingør. Redaktør Welsch dirigerede og gav Ordet til Forretningsfører Christensen, der aflagde Beretning samt udtalte, at Situationen nu syntes lidt lysere for Skibsfarten end i de nærmest foregaaende Aar. Saaledes siges Træhandelen for i Aar at være betydelig større end tidligere, ligesom der ogsaa ventes rigeligere Korneksport fra Rusland. »Ajax« ligger for Tiden i Frederikshavn, og der er ikke sluttet for langt Sigt, da man har fundet, at de opnaaelige Rater var for lave til at give nogen Fortjeneste.

Paa Foranledning af Dirigenten udtalte Konsul A. M. Jensen sig om Skibets Tilstand. »Ajax« var nylig afgaaet fra Helsingørs Værft, ved hvilket Skibet havde faaet en Reparation, fornemmelig foranlediget ved en Grundstødning under Isforhold i Randers Fjord. »Ajax« var i det hele velholdt, og det sidste Maskineftersyn havde haft en udmærket Indflydelse paa Skibets Fart. Hvis Fragterne blot vilde blive en lille Smule gunstigere, saa var der intet i Vejen for, at Skibet godt kunde tjene et Udbytte ind. Af Regnskabet fremgik det saaledes, at der i 1909 var indsejlet næsten 117,000 Kr. imod 78,000 Kr. i 1908. Driftsoverskudet var Kr. 11,078.21 mod Kr. 3,112 i 1908. Netto Overskudet beløb sig til Kr. 4,870.30. herfra gik sidste Aars Underskud Kr. 2,978.91. Resten henlagdes til Reservefonden. Regnskabet, der var revideret, godkendtes enstemmigt.

Som Kommitteret genvalgte Havnemester R. Mortensen og som Revisor Grosserer F. Møller, København.

Det dansk-franske Dampskibsselskab

afholdt d. 29. Marts ordinær Generalforsamling. Overretssagfører Friderichsen dirigerede og aflagde Beretning og Regnskab.

I Aarets Løb var Selskabets Forretningsfører i Frankrig, Knud Iversen i Rouen, og den korresponderende Reder, Kaptajn Schmidt i Esbjerg, afgaaet ved Døden. Ledelsen, som midlertidig var bleven overtaget af Konsul Andreasen i Esbjerg, var nu gaaet over til Kaptajn A. N. Petersen i Forbindelse med en Bestyrelse, der med Undtagelse af Overretssagfører Friderichsen bestod af ny Medlemmer. Disse betydelige Forandringer indenfor Ledelsen havde, i Forbindelse med de lave Fragter og betydelige Havarier, influeret paa Driften, saa Netto Overskudet kun udgjorde Kr. 2,570. Det foreslages at afskrive dette Beløb paa Reservefonden. Man nærrede gode Forventninger for det indevarende Aar.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Overretssagfører Friderichsen.

Dampskibsselskabet Urania

afholdt d. 29. Marts ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Arthur Henriques dirigerede. Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen aflagde Beretningen og Regnskabet.

Det forløbne Aar havde været en Misère i Dampskibsfartens Historie. Skibene havde ikke alene maattet sejle for lave og daarlige Fragter, men, hvad der næsten var værre, sunkedes de idelig af lange Ophold, foraarsagede ved Strejker og Arbejdsnedlæggelse i de forskellige Havne. Fragterne var vel nu i en kendelig Bedring, og der var næppe nogen Tvivl om, at en Bedring, som var bebudet fra alle Sider, var forestaaende, men en Bedring i Skibsfarten, som skal have nogen reel Betydning, kunde først opnaas, naar de respektive Redere sluttede sig sammen og blev enige om kun at bortfragte deres Skibe mod bestemt Lade- og Løstetid fra Skibenes Ankomst, og til de sejlede igen.

For Selskabets Vedkommende havde man som andre været nødt til at tage de Fragter, der havde budt sig. Man havde ogsaa i Aar, om ikke i saa stort Omfang som foregaaende Aar, haft store Ophold i de respektive Havne, men man havde til Gengæld haft en stor Mængde Havarier, Klassefornyelser og Reparationer. Alle Skibene var nu i udmærket Stand.

Reparationer af Skibene kom op paa Kr. 25,703, men i Virkeligheden var Tabet betydeligt større, idet de lange Ophold kom hertil.

Skibenes samlede Overskud havde været Kr. 59,368, Rente- og Kurs-Konto androg Kr. 71,157, Handels- og Omkostnings-Konto Kr. 13,124, Forretningsføreren Honorar udgjorde Kr. 3,750 og de Kommitteredes Honorar Kr. 800. Underskudet udgjorde Kr. 29,463.

Der gaves Decharge.

Som Kommitterede genvalgte Kommandør L. de Richelieu og Kaptajn V. T. Hein. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Nybygninger, Køb og Salg.

Passager- og Fragtdamperne »Austria« og »Vestria«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning A/S. Dampskibsselskabet Thore i København, udgik d. 30. Marts af Helsingørs Havn til København for at indtage Ladning til Island, hvor de er bestemt til at gaa i Kystfart med Passagerer og Last henholdsvis Øst og Vest om denne Ø.

Skibene, der er Søsterskibe byggede helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 150' 0" lange i Hoveddækket, 26' 4" brede og 9' 10½" dybe i Rummet og forsynede med Triple-Ekspansions Maskiner paa hver 300 indicerede Hestes Kraft.

Aktieselskabet

Dansk Søfartstidende

Udbyttet for Aaret 1909 udbetales med 2 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, København, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon Nr. 7.

København, April 1910.

Bestyrelsen.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemellestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Eneste Specialitets-Værksted for

Cocos-Trosser i alle Dimensioner

Første Klasses Varer. Billigste Priser.

G. Funders Tov- & Rebslageri

Telefon 427.

Vejle.

Telefon 427.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 24./3. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./3. — Algarve, Borries, ank. hertil 1./4. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 30./3. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 3./4. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Filadelfia 2./4. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Malaga 3./4. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 1./4. for London. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 3./4. — Beira, Lunge, pass. Gibraltar 31./3. for Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Dunnethead 3./4. for Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tarragona 2./4. til Cartagena. — Christian IX, Holm, ank. London 27./3. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 25./3. — Douro, Søberg, oplagt. — Esbjerg, Straube, ank. hertil 3./4. — Flo-

rida, Andersen, pass. Dartmouth 31./3. for Aarhus. — Frederik, Thomsen, afg. Pillau 3./4. hertil. — Garonne, Kromann, pass. Hanstholm 2./4. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 2./4. til Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1./4. — Hengest, Munck, ank. Pillau 4./4. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 2./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Swansea 1./4. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 3./4. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 2./4. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 1./4. til Norfolk. — Kiew, Jørgensen, afg. Riga 2./4. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, afg. Havre 2./4. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 30./3. — Loire, Craignou, ank. Pillau 3./4. — Louise, Mikkelsen, ank. hertil 1./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Norfolk 22./3. til Aalborg. — Moskoy, Jon Jousen, ank. Antwerpen 3./4. herfra. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Messina 2./4. til Malaga. — Nicolai II, Clausen Kaas, pass. Quessant 31./3. for Tunis. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Rochelle 2./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 1./4. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 1./4. for Libau. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 3./4. til New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Kristiania 31./3. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. London 29./3. — Pregel, Iversen, afg. herfra 30./3. til Reval. — Saga, Wiberg, ank. Riga 4./4. — Seine, Dampt, ank. Riga 2./4. — Texas, Lissner, ank. hertil 31./3. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 3./4. — Tiber, Bech, ank. Leghorn 3./4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 4./4. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 2./4. sydpaa. — Dokka, afg. herfra 1./4. til Manchester. — Dagfin, ank. Stettin 3./4. — Karin, ank. Stettin 31./3. — Vadsø, afg. Liverpool 2./4. hertil.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 30./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Rotterdam 30./3. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Newport 24./3. til Algier. — Russ, Petersen, afg. Buenos Aires 25./3. til Rosario. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Jafa 14./3. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Venedig 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Savona 29./3. til Azow. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, pass. Konstantinopel 1./4. for Azow. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Pozzuoli 31./3. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Larnaca 26./3. — Newa, Dahl, ank. Taganrog 22./3.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Riga 1./4. til Arbroath. — Nautik, N. Nielsen, ank. London 2./4. — Nordsøen, Gram, afg. Swansea 31./3. til Valencia. — Nexos, Basse, afg. Sharpness 2./4. til Cardiff. — Ellen, Hansen, ank. Ipswich 30./3. — Gerda, Iversen, ank. Messalino 31./3. — Inger, Larsen, afg. Aguilas 1./4. til Valencia. — Johanne, Thøgersen, afg. Abufeira 31./3. til London. — Karla, Sørensen, afg. Swansea 30./3. til Alicante. — Laura, Pedersen, afg. Gandia 31./3. til London. — Cito, Jepsen, ank. Amsterdam 31./3. — Napoli, Mathiasen, afg. Rotterdam 1./4. til Barrow. — Bodil, Uluall, ank. Oporto 29./3. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Oporto 30./3. — Nerma, Schift, ank. Esbjerg 1./4. — Alfa, Lauritzen, ank. Hull 2./4.

Heimdæl. Helga, Vaaben-Hausen, afg. Middlesbro 2./4. — Martha, Christensen, afg. Huelva 30./3. — Elisa, Rathje, ank. Civitta Vecchia 30./3. — Therese, Petersen, afg. Nizza 2./4. — Simone, Møller, ank. Arzew 2./4. — Jeanne, Løffer, ank. Antwerpen 28./3. — Vera, Risø, ank. Cannes 1./4. — Daisy, Lagesen, ank. Middlesbro 31./3. — Anine, Leth, afg. Tynen 1./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 20./3. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Huelva 22./3. til Stettin. — Paris, Tholander, afg. Svendborg 31./3. til Tynen. — Bryssel, Kaas, ank. Barry 23./3.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kjøbenhavn 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Dunkerque 21./3. — Roma, v. Thun, ank. Dunkerque 31./3.

Dania. Ely, Meinertz, ank. St. Vincent C. V. 24./3. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 28./3. for Hudiksvall. — Fanny, Eriksen, ank. Iviza 30./3. — Lilly, Schubert, pass. Portland 1./4. for Aarhus. — Alexy, Jessen, afg. St. Feliu 31./3. til Licata. — Dagny, Sørensen, pass. Helsingør 29./3. for Silloth. — Mary, Bang, ank. Nykjøbing F. 2./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Bona 26./3. — Russia, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 1./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Tunis 27./3. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Eriksen, afg. Filadelfia 27./3. — Euxinia, Lund, afg. Leith 17./3. — Canada, Jespersen, afg. New York 13./3. — Livonia, Lindberg, ank. Antwerpen 31./3.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Newport News 25./3. — Patria, Dam-Larsen, ank. Cienfuegos 26./3. — Gratia, Sørensen, afg. Swansea 1./4. — Astoria, Neergaard, ank. Veracruz 18./3.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Bilbao 30./3. — Gallia, Nielsen, ank. Hanane 28./3. — Caledonia, Storm-Hausen, afg. Savannah 31./3. — Sarmatia, Pedersen, afg. Methil 1./4. — Kotonia, Friis-Rasmussen, afg. Horsens 2./4.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Burntisland 1./4. — Granaria, Jørgensen, afg. Rotterdam 31./3. — Carbonia, Mathiasen,

afg. Sathurst 27./3. — Estonia, Winckler, ank. Filadelfia 23./3.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Stettin 28./3. — Selandia, Troensegaard, ank. Stettin 24./3. — Sealia, Jensen, afg. Filadelfia 23./3. — Frumentia, Andersen, afg. Carbarien 30./3. — Boscia, Skovgaard, ank. Rotterdam 27./3.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 25./3.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Socsoe 31./3. til Singapore. — Cathey, Kruse, ank. Shanghai 31./3. — Indien, Gabe, afg. Singapore 24./3. til Suez. — Siam, Cortsen, ank. London 27./3. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Antwerpen 2./4. — Chumpon, Hansen-Rau, pass. Perim 30./3. for Colombo. — Pangan, Knudsen, afg. Bangkok 29./3. til Suez. — Samui, Licht, afg. Port Said 19./3. til London. — Bandon, Thomsen, afg. London 2./4. til Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotterdam 2./4. til London. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 19./3. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 16./3. til St. Thomas.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Ostende 30./3. — Emanuel, Hansen, ank. Hull 2./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Hull 2./4. — Helene, Sørensen, ank. Windau 30./3. — Sjølland, Dam, afg. London 3./4. — Agnete, Somnichsen, afg. Kalundborg 2./4. — Hermia, Hansen, afg. Randers 3./4. — Alice, Schultz, ligger i Kjøbenhavn.

Svendsen & Christensen. Ajax, Brorsen, ank. Frederikshavn 26./3. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Alfaqe 27./3. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Lübeck 30./3. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Cette 31./3. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Methil 31./3.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, pass. Konstantinopel 27./3.

Nordsøen. Nordlan, Møller, ank. Emden 26./3. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Windau 24./3. — England, Andersen, ank. Aabenraa 25./3. — Holland, Poulsen, ank. Blyth 29./3. — Rusland, Madsen, ank. Windau 29./3.

Europa. Europa, Hansen, ank. Danzig 27./3. — Frankrig, Friis, ank. Methil 29./3. — Belgien, Nielsen, afg. Pillau 29./3.

Dansk-Belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Göteborg 27./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Liverpool 1./4. — Freja, Nielsen, ank. Libau 2./4. — Vera, Thing, ank. Hamburg 29./3.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 1./4. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Helsingør 26./3. — Rimfaxe, Faber, afg. Hull 31./3. til Karrebæksminde. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Horsens 26./3.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. Hamburg 2./4. via Leith til Reykjavik. — Mjølner, Clausen, afg. Thorshavn 1./4. til Øst Island. — Sterling, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 3./4. via Leith til Reykjavik og Vestisland.

Sejlskibe.

Svendborg. Solon, Rasch, ank. Lübeck 25./3. — Althea, Skovgaard, ank. Treport 25./3. — Clytia, Nielsen, ank. Stettin 24./3. — Embla, Mikkelsen, ank. Leer 24./3. — K. P. Petersen, Andersen, ank. Lübeck 24./3. — Olga, Rasmussen, ank. Dartmouth 24./3. — Alma, Hansen, ank. Oldenburg 23./3. — Minerva, Fuglsang, ank. Charlestown C. 23./3. — Kagulild, Andersen, ank. Fowey 26./3. — Meta, Møller, ank. Newcastle 26./3. — Alfred, Petersen, ank. Swinemünde 26./3. — Emanuel, Beuzen, ank. Inverness 26./3. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Stettin 26./3. — Elise, Andreasen, ank. Plymouth 27./3. — Frejr, Jensen, ank. Nakskov 26./3. — Gefion, Jørgensen, ank. Kristiania 26./3. — Marie, Andersen, ank. Stettin 27./3. — Kirstine Jensen, Kaahauge, ank. Newcastle 27./3. — Concordia, Henriksen, ank. Plymouth 27./3. — Ludvig, Larsen, ank. Norderney 29./3. — Vega, Rasmussen, ank. Kristiansand 29./3. — Capella, Hansen, ank. Ystad 30./3. — Severine, Jensen, ank. Pillau 29./3. — Lauritz, Dam, ank. Fowey 30./3. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Karrebæksminde 30./3.

Æro. Mariane, Andersen, ank. Aarhus 30./3. — Nauta, Størke, ank. Fowey 30./3. — Heimdæl, Eriksen, ank. Buenos Aires 29./3. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 30./3. — Pampa, Svendsen, ank. Kolding 30./3. — Freya, Nielsen, ank. Vejle 31./3. — Hekla, Hermansen, ank. Sunderland 31./3. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dunkerque 29./3. — Lauritz, Folmer, ank. Aarhus 31./3. — Peter, Ohlsen, ank. Aabenraa 31./3. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Nyborg 31./3. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 1./4. — Anne, Hansen, ank. Kolberg 2./4. — Gloria, Fabricius, ank. Aalborg 2./4.

INDHOLD:

Falster—Masnedø Broen. — Kjøbenhavn, d. 5. April 1910. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Skonnert „Augusta“,

laster c. 75 Tons dw., er billig til Salg.

Sophus Busch,
Ærøskøbing.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. P
ersburg
Tigr.: „ansenc“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafiks Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
Sjörtler og Metalstøber.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Tilsalgs.

Norges vakreste Jagt „Adrea“.

Bygget af furru og eg, Hardanger 1892. 60 netto reg. tons, ¹⁰⁵/₁₁₀ Last. 76' x 7" x 21' x 8". Dybgaaende 9'.

Godt istand og vel udstyret. 2 sæt udmærkede seil, og meget nyt taugværk.

Kun en kort tid tilsalgs. Kan besigtiges i Stavanger. Prisforlangende Kr. 9,000.

Andr. Buch,

(S.A.E. 34) Stavanger.

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 8. April 1910.

Vi har modtaget følgende:

Vandstanden har i den senere Tid været meget lav paa Fjordgrunden ved Thyborøn Kanal, kun c. 7 Fod, saa Besejlingsforholdene har været meget vanskelige, ja selv Svitzers Bjergningsdampere har til Tider haft vanskeligt ved at komme over Grunden. Nu skulde man tro, at Sandpumperen »Thyborøn« med det gode Vejr, vi har haft i den senere Tid, arbejdede med fuld Kraft for at uddybe de enkelte grunde Steder, som forøvrigt kun skal være af ganske kort Udstrækning; men efter Forlydende ligger Sandpumperen oplagt i Lemvig Havn, og Grunden er Pengemangel. Der kan ikke arbejdes før i det ny Finansaar, (der heldigvis nu er indtraadt) og saa bliver dog Spørgsmaalet, om Pengene igen i Aar skal begraves i Gaasholmssløbet, der, som det hidtil har vist sig, ikke kan holdes aabent.

Det var heldigt, om de Mænd, som staar for Udgravningsarbejdet i Kanalen, en Gang kunde lære, at det altid vil være det rigtige at søge de Løb holdt sejlbare, som Naturen og Strømforholdene selv laver, (i Farvande af den Beskaffenhed som Thyborøn Kanal) og dette Arbejde kan i Reglen let besørge for Fjordgrundens Vedkommende af Sandpumperen. Det andet Arbejde er kun Spild af Tid og Penge og i høj Grad til Skade for Farten paa Thyborøn-Kanal. x.

Vi har modtaget følgende:

I den Anke, der er fremkommet i *Dansk Søfartstidende* angaaende Udnævnelsen af Synsmand for Sejlskibe i Aarhus, er Vedkommendes Kvalifikationer trukket frem; blandt disse burde derfor ogsaa have været nævnt, at Synsmanden tillige er og i c. 5 Aar har været Forretningsfører og Besigtelsesmand for Aarhus Skibsassurance, hvad der dog vist maa give Vedkommende nogen Kvalifikation.

Meré urigtigt end den omtalte Udnævnelse synes det mig at være, — og jeg har ogsaa hørt Anker derover — at der er udnævnt Synsmænd, som tillige driver Skibstømmerforretning. De kan jo paa den Maade komme til at besigtige deres eget Arbejde, hvilket synes mig lige saa urigtigt, som at en Skibsreder skulde have Ret til at besigtige sit eget Skib.

Efter min Mening burde ingen Synsmand være interesseret i Skibstømmerforretning, da dette kunde give Anledning til, at en Skibsreder kunde synes, at der blev kasseret ud over det nødvendige.

Ystad, den 30. Marts 1910.

I. P. Hansen,
Fører af Galease »Peder«, Fakse Ladeplads.

Hurtig Ekspedition. Der skrives til »Norg. Sjøft.« fra Kragerø: Den norske Dampers »Krystal« har for nylig gjort en meget hurtig Rejse og med hurtigere Ekspedition, end man ellers kender til. Den gik en Søndag Middag Klokken 12 fra Boulogne fuldlastet med 530 Tons Kalksten til Kragerø, ankom dertil den paafølgende Onsdag Middag og var lossat Torsdag Formiddag Klokken 11; gik derefter til Lasteplass og indtog fuld Ladning Is og var færdig hermed Fredag Middag Klokken 12, altsaa nøjagtig 5 Døgn efter Afgangen fra Boulogne. Skibet afgik fra Kragerø Fredag Aften efter at have indtaget Kul og ankom til Brake Søndag Aften. Dette er visselig en Rekord og ikke nem at gøre efter.

Søulykke. Amsterdam, 2. April. (Ritz. Bur.) Direktionen for Det vestindiske Postdampskibsselskab erklærer, at det nu maa anses for afgjort, at Selskabets Dampers »Prins Wilhelm II« er gaaet under med Mand og Mus Natten mellem 28. og 29. Januar.

Stor Søulykke. Falmouth, 4. April. (Ritz. Bur.) Firmasteren »Kate Thomas«, der var paa Rejse fra Antwerpen, slæbt af en belgisk Slæbedamper, er bleven paasejlet af en ubekendt Damper og sank 10 Minutter efter. Af de Ombordværende druknede 18 eller 19 Mand; kun én Mand blev reddet.

Gul Feber. Berlin, 5. April. (Ritz. Bur.) Fra Lissabon meldes, at der paa en fra Brasilien ankommet Damper »Rugia« er forefaldet fire Tilfælde af gul Feber. Damperen holdes i Karantæne.

Suez-Kanalen. Kairo, 5. April. (Ritz. Bur.) Ved det lovgivende Raads Møde i Dag udtalte Ministerpræsidenten under Bifald fra Forsamlingen, at Regeringen havde besluttet at godkende den Beslutning, som det lovgivende Raad maatte træffe angaaende Fornyelsen af Suez-Kanalselskabets Koncession. Det af det lovgivende Raad nedsatte Udvalg har allerede tidligere udtalt sig imod at forny Koncessionen.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 6. April. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten forkastede i Dag en af Svitzers Bjergningsentreprise fremsat Paastand om, at Rettens ene søkyndige Medlem, Kaptajn Hein skulde vige sit Sæde under Behandling af Sagen angaaende Bjergeløn for Damperen »Peter Beniot«.

Cementfabriken »Dania« i Mariager blev dømt til at betale 547 Kr. til Rederiet for den norske Bark »Insulan«, Dannevig & Co. i Sandefjord, i Anledning af et Groshavari i Maj 1909.

Søretsdøm. Frederikshavn, 6. April. (Ritz. Bur.) Ved Frederikshavn Søret er i Dag tilkendt Svitzer 3,200 Kr. for at have bjerget en Natten mellem den 3. og 4. Oktober f. A. ved Stensnæs strandet Skonnert »Marie Regine« af Odense.

Ismelding

fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 5. April.

Svenske Farvande.

(Ny Melding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres.)

Sundsvall: Alnösund aabent til Myrnäs. — Svartviksbugten aaben til nordre og søndre Nyhavn samt til Svartvik.

Hudiksvall. Isfrit fra Søen til den ydre Skærgaard. Den indre Fjord har svær Fastis, men kan ventes aaben 15.—16. April. (Meldingen er fra 1. April.)

Örskär. Søen og nordre Del af Øregrundsgrepen: Isfri.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i April Maaned d. A. fungerer:

Skibsfører Th. Thomsen. Telf. 10 140.
 Skibsfører Jacob Holm. Telf. Central 377.
 Skibsbygmester Carstens. Telf. 6282.
 Maskinmester Biesberg. Telf. Valby 36.

Norsk Sørettsdom.

Paa Rejse fra Kristiania til Skien grundstødte Dampskibet »Skien« en Nat i Juli i Fjor paa Fjærskjær ved Torgersøen. Da Skibet skulde gaa ind i Østre Torgersøgabet, var det regntyk Luft og saa mørkt, at man ikke kunde se Kostene i Løbet. Kaptajnen, som havde Vagt, troede, at han var kommet lidt for østlig. Han gav derfor Bagbords Ror for at komme midt i Løbet; men samtidig tog Skibet Grunden Øst for den nordre Kost ved Fjærskjær. Det stødte med Boven og Bagbords Side; men da man begyndte at bakke, gik det straks af. Under Bakningen svingede Agterskibet Øst efter og tog Grund, uden at det dog blev staaende fast. Skibet viste sig tæt efter Grundstødningen, men Roret kunde ikke bruges. Vinden var østlig, saa Skibet drev ud i Sundet. Straks efter Grundstødningen kom Dampskibet »Framnæs« til og tog Passagererne om Bord, hvorhos det efter Anmodning slæbte »Skien« ind til Vrængen. Næste Dag blev »Skien« af en anden Baad slæbt ind til Kristiania, hvor Lasten blev udlosset, hvorpaa Skibet gik i Dok. Det viste sig, at Skibet havde en Del Bundbeskadigelse, og at Skruebladene var afslaaet, og Roret højet. »Framnæs«s Rederi anlagde efter forgæves prøvet Forligsmægling Sag.

Retten kunde ikke finde, at »Skien« ved denne Lejlighed befandt sig i en saadan Fare, at »Framnæs« kunde gøre Krav paa Bjergeløn. »Skien« havde vistnok mistet sin Skrue og faaet sit Ror beskadiget; men det var tæt og stod ikke paa Grund. Dersom det havde ankret op, kunde det uden Risiko være blevet liggende, til det havde faaet anden Assistance. »Framnæs« kunde derfor kun tilkendes en Godtgørelse, som ansattes til 275 Kroner.

(»Norg. Sjøft.«)

En vestjysk Redningsmand.

For kort Tid siden overrasktes Dannebrogsmændenes Hæderstegn til en Mand, som i mange Aar har hørt til det vestjyske Redningsvæsens Personale, og som ved adskillige Lejligheder har vist, at han er i Besiddelse af det Mod og den Udholdenhed, som fordres af de Mænd, der hører til dette brave Korps. Denne Mand er Christen Jensen Høgenhaug.

I en Alder af 22 Aar tiltraadte han den 1ste Januar 1864 Tjenesten som Baadmand ved Stationen Kandestederne, 2½ Mil SV. for Skagen, og allerede en Maaned derefter øvede han sin første Bedrift ved Deltagelse i Redningen af Besætningen fra den tyske Skonnert »Emma«. Dette Skib var efter Strandingen kæntrret, og Besætningen havde søgt Tilflugt i Rigningen. Efter megen Anstrængelse lykkedes det Redningsmandskabet at bringe dem alle med Undtagelse af én Mand, som var skyllet over Bord ved Kæntringen, velbeholden i Land.

Lige op til Julen 1865 strandede den tyske Brig »Heinrich«, og straks efter Strandingen skyllede Kaptajnen og to Mand over Bord. Skibet stod sunken paa anden Revle, og Mandskabet havde søgt Tilflugt i Rigningen. Redningsbaaden kom ud og tog alle de Tilbageværende, der en for en firede sig ned i den, og lige da

den sidste Mand var reddet, faldt Masterne, og Skibskroget skiltes.

Den 19de Marts 1872 strandede den tyske Kuf »Cathrine« ½ Mil fra Kandestederne. Det blæste en NØ. Snestorm, der omtrent umuliggjorde Redningsbaadens Transport, da der laa høj Sne overalt. Med Besvær lykkedes det dog at bringe Redningsbaaden ned til Stranden, hvor den sættes ud og roedes efter Skibet. Efter 1½ Times Anstrængelse i det forrygende Vejr, hvorunder Redningsbaaden ogsaa tørnede mod et blindt Vrag, naaedes Skibet; de ombordværende tre Mand optoges og bragtes i Land i en meget forkommen Tilstand. En fjerde til Besætningen hørende Mand var frossen ihjel.

Den 29. September 1872 strandede den norske Skonnert »Salvador« og blev straks totalt sønderslaaet, hvorfor Besætningen, seks Mand, maatte binde sig til en af Masterne, der af Rigningen blev holdt tilbage ved Vraget. Redningsbaaden gik ud, saa snart Strandingen blev bemærket, den tørnede flere Gange mod Vraget og blev beskadiget, men efter mange Anstrængelser lykkedes det at redde hele Besætningen. En halv Time senere løsnede Masterne sig fra Skibet og førtes bort af Strømmen, og de Skibbrudne vilde saaledes være omkommen, hvis Redningsbaaden ikke var kommen saa hurtigt til Stede.

Den 7. December 1878 strandede den tyske Skonnert »Courier«, og Skibet sank paa Ydersiden af tredje Revle, saa at Besætningen maatte søge op i Rigningen. Redningsbaaden gjordes hurtigst klar og gik ud. Fem Gange søgte den at naa ud til Skibet, men stadig blev den af Søen kastet tilbage, og af Strømmen ført mod Læ. Mandskabet gav dog ikke op, og sjette Gang lykkedes det at komme saa nær til Skibet, at der kunde kastes en Line til de Skibbrudne, der derpaa enkeltvis sprang i Søen og haledes ind i Redningsbaaden.

Den 7de Februar 1894 strandede den svenske Bark »Erato«, og ved denne Stranding arbejdede Kandestederens Mandskab sammen med Stationen »Gammel Skagen«, hvorfra Redningsbaaden ogsaa var bragt til Stede. Det var et af de mest farefulde Redningsforetagender, der har fundet Sted paa den jyske Vestkyst, da Søen nemlig var i svært Oprør, og Dækslasten, som bestod af stort Tømmer, havde revet sig løs fra det store Skib og drev mellem dette og Land, saa at det var umuligt at komme Skibet nær. Redningsbaadene maatte gøre mange forgæves Forsøg lige fra den tidlige Morgen og flere Gange skifte Mandskab, men tilsidst lykkedes det dog kort før Aften de to Baade at redde atten Mand. En Mand var bleven revet over Bord af en Braadsø, og en anden var frossen ihjel.

Saaledes kan man vedblive at nævne Redningsforetagender, der i Aarens Løb har fundet Sted ved Kandestederne, og hvori Chr. Høgenhaug har deltaget.

Den 1ste Oktober 1882 avancerede han til at blive Fører af Redningsbaaden, og 10 Aar senere blev han Opsynsmand ved Stationen. Til denne var der allerede den Gang knyttet en Bistation ved Skiveren, og senere kom der endnu en Bistation ved Karred, saa at Chr. Høgenhaug havde ikke mindre end tre Stationer at styre, men han gjorde det med Lyst og Akkuratesse, og stedsø gik han i Spidsen, naar Pligten kaldte paa Stationen til Redning af Skibbrudne. Den 1ste Oktober i Fjor tog Chr. Høgenhaug sin Afsked, han havde da tjent Redningsvæsnet pligtro i 46 Aar og været med til at fravriste Vesterhavet halvandet Hundrede Medmenneskers Liv. Chr. Høgenhaug har ogsaa for sin anden borgerlige Færd nydt megen Anseelse, og han sidder saaledes endnu i Direktionen for Skagens Sparekasse.

I 1887 tildeltes han Fortjenstmedaljen i Sølv og i 1902 Redningsvæsnets Jubilæumsmedalje. Nu har han saa ogsaa faaet Sølvkorset, og han kan bære det med Ære som en Tak for sin mangeaarige opofrende Tjeneste.

Falster-Masnedø Broen.

Paasejlinger af de nuværende Jernbanebroer.

Vi gengiver her efter en Skrivelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder til det af Folketinget angaaende den foreliggende Sag nedsatte Udvalg en Fortegnelse over de Paasejlinger, som i Tidens Løb har fundet Sted af de nuværende Jernbanebroer, og som med Henblik paa den projekterede Jernbanebro Masnedø—Falster vil være af Interesse.

- 1) Broen over Guldborgsund er ikke paasejlet.
- 2) Masnedøbroen blev paasejlet den 29. Januar 1907; Størrelsen af den Broen derved tilføjede Skade udgjorde c. 7,000 Kr.
- 3) Limfjordsbroen er paasejlet:

den 7. August 1898: Skaden paa Broen udgjorde	50	—
den 12. April 1900: Skaden paa Broen udgjorde	60	—
den 14. August 1903: Skaden paa Broen udgjorde	1,000	—
December 1903		
den 21. Marts 1905	} ingen Skade paa Broen.	
den 2. April 1908: Skaden paa Broen udgjorde	1,000	—
den 14. April 1908: Skaden paa Broen udgjorde	150	—
- 4) Hadsundbroen er paasejlet:

den 14. April 1905: Den Broen herved paaførte Skade beløb sig til 6,300 Kr. Paasejlingen gav Anledning til Søgmaal mod Statsbanerne til Erstatning af den vedkommende Skib tilføjede Skade og Erstatning for Tidstab m. v. Statsbanerne blev dog frifunden for Rederiets Krav, der i alt udgjorde Kr. 3,348.10. Statsbanernes samlede Udgifter i Anledning af Paasejlingen udgjorde Kr. 9,482.08, nemlig Broens ovennævnte Skade 6,300 Kr.; Udgifter til Dykkerundersøgelse, Skønsforretning og Søforklaring Kr. 1,429.71; Sagførersalær m. v. Kr. 1,713.37; diverse Udgifter 39 Kr.		
den 1. Oktober 1905: Broens Skade udgjorde	c. 100	Kr.
den 3. September 1909: Broens Skade anslaaes til	1,800	—

I Anledning af disse Paasejlinger vil der i den nærmeste Fremtid blive iværksat Sikkerhedsforanstaltninger (Afviser- og Ledemærker) til Beløb 25,000 Kr.

Bortset fra Paasejlingen af Hadsundbroen den 14. April 1905 foreligger der ikke Ministeriet nogen Oplysning om, hvilken Skade der i de øvrige fornævnte Kollisionstilfælde er tilføjet vedkommende Skib, men man kan sikkert gaa ud fra, at der ikke er paaført Skibet nogen Skade af Betydning, siden der ikke er rejst Krav om Erstatning hos Statsbanerne.

Hvad angaar Fare for Paasejling af den projekterede Masnedøbro, tør denne paaregnes at blive meget ringe under Hensyn til, at Gennemsejlingsaabningerne ved denne er langt større end ved de øvrige Broer, hvad der vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt:

Guldborgsundbroen, 2 Gennemsejlingsaabninger à 16 Meter.
 Hadsundbroen, 2 Gennemsejlingsaabninger à 16 Meter.
 Masnedøbroen, 2 Gennemsejlingsaabninger à 19 Meter.
 Limfjordsbroen, 2 Gennemsejlingsaabninger à 23½ Meter.
 Den projekterede Masnedøbro, 2 Gennemsejlingsaabninger à 45 Meter.

Eller efter Projekt med Løftebro, 1 Gennemsejlingsaabning paa 75 Meter.

Fragtmarkedet.

Det er kun faa og smaa Forandringer, som har fundet Sted siden vor forrige Beretning. De store ledende Markeder, saasom Østen, Sortehavet, La Plata etc., har fuldtud hævdet det Niveau, hvortil de var naaet, og det ser nærmest ud til, at der skal blive lidt mere Begær fra disse Kanter. Enkelte Baade, som var i passende Størrelse og Position, har hist og her kunnet gennemtvinge en Kende højere Rater, og det kan ikke omdisputeres, at Rederne overalt søger at holde Fanen højt og kæmper ihærdigt for at faa det bedst mulige ud af de forskellige Markeder. Længe vil det ikke vare, inden Tonnagen bliver mere fordelt, idet baade Kanada, Botten og Hvidehavet igen vil blive i Stand til at optage Dampere. Indtil videre er Østersøen og Middelhavet temmelig elendige Markeder, da Tonnage er for rigelig, men der er saa at sige ingen Skibe oplagt, og naar de kan blive spredt over et større Felt, vil dette forhaabentlig udøve den gunstige Indflydelse paa Fragterne, som Rederne saa længselsfuldt sukker efter. Hvad Kulfragterne angaar, da er de lavere fra Østkysten, særlig til Østersøen, hvortil prompte Laster næsten ikke var til at opdrive den sidste Tid, og meget lave Rater blev akcepteret. I Wales har Arbejdet gaaet sin Gang i de fleste Miner, og paa enkelte Dage blev der effektueret et meget betydeligt Antal Befragtninger fra Cardiff etc. til faste Rater, men Strejkespørgsmaalet er endnu ikke aldeles definitivt afgjort, idet der netop i disse Dage bliver foretaget Afstemninger blandt Minearbejderne, men den almindelige Mening er, at der ingen Strejke vil finde Sted, og forhaabentlig bliver det saaledes, thi en Standsnings i Kuleksperten fra Wales vilde være en af de alvorligste Ulykker, der kunde times Skibsfarten.

Det østlige Marked har kun fragtet sparsomt, og der er ikke nogen Forandring i Raterne. Calcutta betalte 23/3 for Jute til Dundee, 20/ à 21/3 Dødvægt til udsøgt Havn, og Currachee 15/ til én Havn U. K. eller Kontinentet, alt pr. April. For Ris fra Birma betaltes 22/ til Levanten.

Sortehavet og Azov har fuldt ud bevaret deres Fasthed og i enkelte Tilfælde endog betalt mere end for en Uge siden. Store Baade opnaaede 8/9 fra Nikolajeff eller Odessa til London, Rotterdam eller Antwerpen, medens Sulina betalte 9/3 à 9/6 N. C. 6 d. ekstra Hamburg. Fra Azov sluttedes der indtil 9/9 à 10/ udsøgt Havn, 10/3 »any«, 10/9 Hamburg. For Salt fra Eupatoria til russisk Østersøhavn noteres 10/6.

Middelhavet har vel en Del at byde paa, men Fragterne er i de fleste Tilfælde saa slette, at de kun giver Underskud. Omkring 5/ betaltes for Erts fra Østspanien til Rotterdam, Middlesbro, Tynen eller Clyden. For Esparto fra Nordafrika til Skotland kan faas c. 10/ (Algier) à c. 12/ (Tunis). For Fosfat betaltes 6/6 Sfax/Bordeaux. Ertsfragterne fra Bilbao er paa Basis 4/4½ à 4/6 til Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika tager fremdeles kun forholdsvis faa Baade. For Kul fra Baltimore eller Newport News sluttedes nogle Baade til 8/4½ à 8/6 Genua eller Savona. Filadelfia betalte 14 Cents for Petroleum i Kasser til to japanske Havne. Golfen er stille og sluttede saa lavt som 8/ til udsøgt Havn fra to Ladepladser.

La Plata Markedet har vist mere Liv, og en Række prompte Baade sluttedes til 8/6 fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 9/ fra Colastine, 9/ à 9/3 fra Bahia Blanca, alt med 6 d. mindre til direkte Havn.

Østersøen ligger meget mat, da Udbudet af Tonnage overstiger Begæret ret væsentlig. Den forholdsvis milde Vinter har holdt adskillige Havne aabne hele Tiden, hvilket for en stor Del har fremkaldt den øjeblikkelige Floshed. Kronstadt og St. Petersborg ventes i meget nær Fremtid at blive tilgængelige, men dette vil alligevel næppe gavne Forholdene, førend den russiske Paaske er over-

staaet i Begyndelsen af Maj. Imidlertid betales der fra Riga, Libau eller Windau kun 8½ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 9 d. Antwerpen, 18/6 à 19/ D. B. til Østkysten, Frs. 24/25 Antwerpen, 26 Rouen, 20/ pr. Favn Kortprops til Rotterdam. For Sukker fra Danzig noteres 4/ à 4/3 til London.

Kulfragterne er gennemgaaende faste til Middelhavet og Sydamerika, hvorimod der kun er faa til Østersøen, og Raterne er usle. Blandt de sidste Befragtninger fra Østkysten nævner vi: 3/9 Forth/Swinemünde (2,000), 3/10½ Lübeck (1,800), 4/9 Rostock (1,000), 3/9 Kronstadt (3,800), medens der fra Tynen eller Blyth betaltes 3/6 à 3/7½ Kronstadt (2,500/3,800), 4/ à 4/1½ Lübeck (1,800/1,900), 4/1½ Aabenraa (1,200), 3/9 Karrebæksmunde (1,500), 3/4½ Aalborg (1,400), 3/1½ à 3/3 Hamburg (1,600/1,800), 4/3 Bordeaux (3,300). 7/ Barcelona (2,000/3,500), 6/9 Genua eller Savona, 7/9 Fiume (5,500). Fra Cardiff er der sidst bleven betalt 4/7½ à 4/9 Lissabon, Frs. 7¼ à 8 Marseille, 7¼ Alger, 7/ à 7/3 Genua, 7/ Neapel (800 Tons daglig Losning) eller 6/6 (1,000 Tons daglig Losning), 7/9 Venedig. 7/ Konstantinopel, 6/7½ à 7/ Aleksandria, 6/6 à 6/9 Port Said, 9/3 Colombo, 7/6 Madeira, 7/3 Las Palmas, 7/6 Dakar, 16/3 à 16/9 River Plate.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Mercure

afholdt d. 29. Marts aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

Skibene havde ligesom tidligere Aar hovedsagelig været beskæftiget paa Nord- og Østersøen og tildels i Middelhavet. Farten havde for nogle af Skibenes Vedkommende været uheldig, navnlig for Damperen »Berlin«s Vedkommende, hvilket Skib, begrundet paa den svenske Storstrejke, led et saadant Ophold, at det ankom til Lossepladsen i Middelhavet flere Maaneder senere end beregnet og paa et Tidspunkt, hvor de hjemgaaende Fragter var paa det laveste. Damperen »Wien« havde været særlig uheldig med lange Ophold paa Laste- og Losseplads.

Regnskabet udviste et Driftoverskud af Kr. 41,960, medens Renter og Administrationsudgifter udgjorde Kr. 48,076.

Der blev givet Decharge.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Apoteker Alfred Benzou, genvalgtes.

Dampskibsselskabet Vulcan

afholdt d. 29. Marts aarlig Generalforsamling.

Den korresponderende Reder, Kaptajn N. P. Nielsen, aflagde Beretning om Selskabets Virksomhed i det forløbne Regnskabsaar.

Skibene havde som sædvanlig været beskæftiget i Nord- og Østersøen og tildels i Middelhavet. »Vulcan«, »London« og »Bryssel« havde i Aarets Løb gennemgaaet Klassifikation, som havde medført store Udgifter foruden Tidstab, men som Følge deraf var Skibene nu i udmerket Stand, og lignende Udgifter vilde ikke forekomme i de nærmest følgende 3—4 Aar. »Paris« og »Vulcan« havde haft store Havarier, som foruden det direkte Tab havde medført lange Ophold.

Regnskabet udviste et Driftoverskud paa Kr. 49,064, hvorfra gik Udgifter til Renter og Administration etc. Kr. 44,328. Restoverskudet overførtes til Reservefonden.

Der blev givet Decharge.

Det fratrædende Medlem af Bestyrelsen, Grosserer Joachim Prahll, genvalgtes.

Dampskibsselskabet Nordsean

afholdt d. 29. Marts ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Arthur Henriques dirigerede.

Forretningsføreren, Grosserer Alfred Christensen, aflagde Beretningen og Regnskabet.

Aaret havde for Skibsarten været yderst slet paa Grund af lave Fragter, lange Ophold, foraarsaget ved Strejke og Arbejdsstandsninger etc. Dertil kom store Tab paa Havarier, Reparationer og Klassefornyelser, som havde været meget følelige paa Regnskabet og stod opført med Kr. 38,783; men dertil kom yderligere de lange Ophold og Stilleligninger under Havarierne, Reparationerne og Klassefornyelser, saa denne Post kom op paa over Kr. 50,000.

Skibene var for en væsentlig Del ældre og gamle, og man var nødt til at holde dem i forsvarlig god Stand, da ellers Tabet senere hen kunde blive endnu mere føleligt. Skulde man gaa til at likvidere Selskabet og sælge Skibene, vilde det for alle deri Interesserede resultere i et enormt Tab. Forhaabentlig var man nu over den værste Tid, og man kunde vel uden at være sangvinsk sige, at bedre Tider staar for Døren.

Det samlede Driftoverskud udgjorde Kr. 34,871, der var en Kurs-Avance af Kr. 1,419, saa Overskudet blev Kr. 36,290. Rente-Kontoen med den store Gæld, Selskabet havde, androg Kr. 65,428, Handels- og Omkostnings-Konto udgjorde Kr. 12,797, Forretningsføreren Honorar var Kr. 3,750, saaledes at der fremkommer et Underskud paa Kr. 45,685.

Paa Forespørgsel meddelte Forretningsføreren, at de Værdier, med hvilke Skibene var opført, var Anskaffelsessummerne.

Vilde man likvidere nu, vilde Aktiekapitalen være tabt og mere. Men man maatte haabe paa bedre Tider, og disse vilde sikkert ogsaa indfinde sig. At lægge nogle af Skibene op i daarlige Tider havde man tidligere prøvet, men Forsøgene havde altid bragt betydelige Tab. Noget andet var det, om samtlige Rederier kunde blive enige om at oplægge f. Eks. en Tredjedel af deres Tonnage. Men dette vilde sikkert være forbundet med stor Vanskelighed.

Der var blevet bygget for mange Skibe, ikke blot herhjemme, men Verden over, men dette vilde vist nok ikke gentage sig i den nærmeste Fremtid, da man næppe mere kunde finde en Bank, der vilde financiere disse Foretagender.

Der gaves Decharge.

Det vedtoges derpaa at henstille til næste Aars Generalforsamling foreløbig at lønne de Kommitterede med mindst 300 Kr. aarligt.

Til Kommitterede genvalgtes flv. Dampmøller R u d. S c h m i d t og Kaptajn V. T. H e i n, og valgtes Kaptajn i Flaaden V. R u d o l f R o t h e i Stedet for Grosserer Frantz Bay, der havde ønsket at udtræde.

Revisorerne genvalgtes.

Det helsingørske Dampskibsselskab

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Pauludan.

Etatsraad Thomsen aflagde følgende Beretning:

Aaret 1909 har været noget bedre for Selskabet end det nærmest foregaaende, idet Skibene har opsejlet et Overskud af c. 16—17,000 Kr., men desværre er Selskabets Rentebyrde saa stor, at baade dette Overskud og mere til sluges deraf. De to Baade, Selskabet ejer, var oplagt til Midten af Maj, hvorefter Selskabet havde nogle Rejser til ganske lønnende Fragter.

I September havde »Væring« det Uheld, at strande ved Sunderland; den blev i synkefærdig Stand indbragt til Sunderland, hvor den maatte undergaa en stor og meget kostbar Reparation. Baaden er nu ført gennem sin Klasse, og om alt gaar vel, burde der intet være at udføre ved den i de første Aar.

For Regnskabet gaves Decharge, hvorefter Konsul R a z g a genvalgtes til Medlem af Bestyrelsen.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866

afholdt Onsdag d. 23. f. M. sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af Overlærer Ø i l g a a r d.

Bestyrelsens Formand, Konsul L y n g b e r g, aflagde Beretningen, og Forretningsføreren, Sparekassedirektør L u n d, fremlagde Regnskabet for afvigte Aar.

Det forløbne Aar begyndte ikke under de gunstigste Auspicier, og det urolige og ublide Sommevejr hæmmede Rejselysten en Del, hvilket navnlig gav sig Udslag i, at en stor Del tyske Turister udeblev. Passagerfragten paa Tysklandsruten blev derved c. 2,800 Kr. ringere end i det foregaaende Aar. Ogsaa paa Lystturerne paa Nordlandet og Christiansø udviste Passagerfragten en betydelig Nedgang. Passagerfragten imellem Kjøbenhavn og Rønne er gaaet c. 15,700 Kr. op, hvilket utvivlsomt for Størstedelen har sin Aarsag i, at Selskabets ny store Damper »Ørnen« allerede i Begyndelsen af Maj blev sat i Fart og vedblev at være i Fart uafbrudt hele Aaret ud.

Selskabets Skibe er nu bogførte for 1,070,000 Kr., og det, der giver Selskabet Styrke, er den i Forhold hertil ringe Aktiekapital, der, efter den i afvigte Aar afsluttede Udvidelse, udgør 640,000 Kr., og at Selskabet kun har en Prioritetsgæld af 80,000 Kr., hvorfor der ovenikøbet tildels er Dækning i Østifternes Kreditforenings Obligationer og Sparekassamidler.

Brutto-Indtægterne har udgjort Kr. 471,385.06 og Brutto-Udgifterne Kr. 353,494.82. Det beregnede Overskud bliver Kr. 75,054.38, hvoraf henlægges til Reserve- og Fornyelsesfonden Kr. 13,000, og for Kr. 44,800 fordeles som Udbytte, 7 Procent, til Aktionærerne.

Til Bestyrelsen genvalgtes Sparekassedirektør Lund og Konsul B r o n n i e h e som Revisor.

Det hvide og røde, faste Fyr paa V.-Molens Hoved forandres til at vise rødt, fast Lys Horisonten rundt.

Det hvide, faste Fyr paa S.-Molen, der nu er formærket over 206°, formærkes kun over 145°, nemlig fra N. 77° Ø. gennem Ø. og S. til S. 42° V. Fyret paa V.-Molen: 48° 22' 42" N. Br. 4° 29' 8" V. Lgd.

703. Klipper fundet. King Wills Bay. Liberia. Afrika. Klipper med følgende Dybder er fundet saaledes fra V.-Enden af King Wills Point, der ligger paa 4° 49' N. Br. 8° 43' V. Lgd.: a) 2,2 m 1,7 Sm S. 67° V. b) 4,6 m 2,3 Sm S. 68° V. c) 6,1 m 1,7 Sm S. 80° V. d) 9,1 m 1 Sm V. e) 6,1 m 5½ Kbl S. 35° V. f) 7,1 m 6½ Kbl N. 88° V. g) Under 2 m 5 Kbl N. 55° V. h) 1,3 m 0,4 Sm N. 52° V. i) 6,1 m 1,4 Sm N. 69° V.

Klippe a) er Sperling Rock, der er udtaget af Kortet. Der er urent mellem Klippe f) og King Wills Point. 9 m Kurven gaar e. ½ Sm fra Bugtens N.-Side, og her indenfor er der meget urent.

704. Klipper fundet. Sekondi Bay. Gold Coast. Klipper med følgende Dybder er fundet saaledes fra Orange Flaestang, der staar paa 4° 56' N. Br. 1° 42' V. Lgd.: a) 0,3 m 2,3 Kbl N. 24° Ø. b) 2,7 m 4,2 Kbl N. 48° Ø. c) 3,3 m 3,9 Kbl N. 51° Ø. d) 5,3 m 3,9 Kbl S. 81° Ø. e) 9,1 m 6,2 Kbl S. 15° V. Der er urent mellem Klippe e) og Kysten V. for Sekondi Point. Klippen, der er angivet at ligge 3,1 Kbl N. 88° Ø. fra Sekondi Point, findes ikke, men maa antages at være Klippe d), der ligger lidt længere fra Kysten. Der er 5,3 m 4,6 Kbl ØSØ. for Tsiakur Bausu Point.

705. Tøndes Plads. Petite Lameque Bay. Shippigan Sound. New Brunswick. Den røde Spirtønde i Petite Lameque Bay ligger i 3,9 m Vand, fra Shippigan Kirke i N. 13° Ø., og fra Lameque Kirke i N. 65° V. 47° 48' 22" N. Br. 64° 41' 5" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 82. Kjøbenhavn 1910).

706. Taagesignal. Anse aux Gascons. Chateaur Bay. Canada. Ved Anse aux Gascons Fyr besvares Dampers Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn.

707. Fyr tændt. Bonaventure River. Chaleur Bay. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Værftet ved V.-Siden af Bonaventure River. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 7 Sm. 6 m høj Fyrpæl. Værftet strækker sig 2 Kbl S. 24° V. ud fra Kysten. 48° 2' 20" N. Br. 65° 28' 56" V. Lgd.

708. Fyr tændes. Dalhousie Harbour. Restingouche River. Chaleur Bay. New Brunswick. Den 1ste Maj 1910 tændes et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 30 Sek., Lys 17 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 5 Sek., paa S.-Siden af Government Wharf, c. 90 m fra dets V.-Ende. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 9 Sm. Linseapparat af 4de Orden. Hvidt, 7 m højt, firkantet Taarn. 48° 4' 25" N. Br. 66° 22' 16" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2167. Kjøbenhavn 1909).

709. Tønde flyttet. Vache Patch. Sagunay River. River St. Lawrence, Canada. Den røde Spidstønde ved Vache Patch er flyttet 4 Kbl S. 20° V. hen og ligger nu paa Grundens S.-Side i 7,3 m V., tæt ved 9 m Kurven. 48° 7' 45" N. Br. 69° 37' 55" V. Lgd.

710. Taagesignal nedlagt. Cape Tormentine. Northumberland Strait. New Brunswick Ø.-Kyst. Taageklokken paa Cape Tormentine Pier er borttaget.

711. Forestaaende Slukning af Fyr. Cranberry Island. Nova Scotia Ø.-Kyst. Den 15de Maj 1910 slukkedes det lave, hvide, faste Fyr i Fyrtaarnet paa Cranberry Island, Guysborough County.

712. Fyr forandres. Isaac Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Den 15de April 1910 ombyttes de to hvide, faste Fyr lodret for hinanden paa V.-Siden af Indløbet til Isaac Harbour, med et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 40 Sek., Lys 25 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Linseapparat af 4de Orden.

713. Forestaaende Forandring af Fyr. Gull Rock. Rugged Island Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. Den 1ste Maj 1910 forandres det hvide, faste Fyr paa Gull Rock til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 4 Sek. Linseapparat af 4de Orden.

714. Forestaaende Forandring af Fyr. St. John Harbour. Bay of Fundy; New Brunswick S.-Kyst. Den 1ste Maj 1910 forandres det røde, faste Fyr paa Ø.-

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

684. Tuna Havnefyr brænder kun lejlighedsvis. Tuna. Kattegat. Tuna Havnefyr brænder fremtidig kun naar Dampskib eller Sejskib ventes. (Kort Nr. 156, 160, 211 og 227. Danske Lods, Side 167. Hayne-Lods, Nr. 141. Fyr-Port, Nr. 141). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 642. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

685. Lystønde atter paa Station. Plantagenet-brund. Tyskland. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Lys- og Fløjetønden ved Plantagenet-Grund atter lagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 649. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

686. Forandring i Afmærkningen. Elben. Tyskland. I Falsches Tief er mellem Tønderne E og F midlertidig udlagt en rød Spirtønde med Ballon. Tønde 8 ligger nu paa 53° 58' 25" N. Br. 8° 38' 36" Ø. Lgd., Tønde F paa 53° 57' 57" N. Br. 8° 37' 37" Ø. Lgd., og Tønde FT 9 paa 53° 57' 43" N. Br. 8° 37' 15" Ø. Lgd.

Farvandet har flyttet sig NNV. hen, Tønderlinien gaar nu fri af Gelbsand. Det grundeste er 2 m ved Lavvande mellem Tønderne E og F, og mellem F og FT 9. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2371. Kjøbenhavn 1909).

687. Tønder udlægges til Forsøg. Nordergrunde. Weser. I April 1910 udlægges til Forsøg tre sorte Spidstønder paa Nordergrunde, saaledes: Tønde 1 med sort og hvid Fløj, paa 53° 56' N. Br. 8° 9' Ø. Lgd. Tønde 1 a med Trekant med Spidsen opad, paa 53° 55' N. Br. 8° 7' Ø. Lgd. Tønde 1 b med Trekant med Spidsen nedad, paa 53° 55' N. Br. 8° 7' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartsindendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

688. Tønde forandret, Nordenham, Weser. Lystønden, som til Forsøg var udlagt lige over for Fiskerhavnen i Nordenham, er inddraget, og den tidligere Baaklønde atter udlagt. 53° 29' 20" N. Br. 8° 30' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 1645, Kjøbenhavn 1909).

689. Fyr tændt, Knoek—Emden. Ems. I Ems, mellem Knoek og Emden, er opført et Skiltlys til Løsning af Fyld. Det begynder i 3 m Vand mellem Tønderne E 8 og E 9 og gaar ind i Wybelsumer Buch. Paa dets Yderende er tændt et hvidt fast Fyr. 53° 19' 48" N. Br. 7° 3' 52" Ø. Lgd.

690. Lystønders Karakter, Osttrische Gaatle, Ems, Holland. Lystønderne »G 1«, »G 3« og »G 5« i Osttrische Gaatle viser rødt Lys med To-Formørkelses hver 8½ Sek., Lys 5 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 597, Kjøbenhavn 1910).

691. Seminarpladsplads afmærket, Malzwin, Zeegat van Texel, I Malzwin er en Seminarpladsplads afmærket saaledes: S-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumplønde med Kryds, i Mærket Kirkeduin Fyrtårn midt imellem Katolsk Kirke og Helder Kirke. 52° 56' 47" N. Br. 4° 49' 34" Ø. Lgd. Ø-Spidsen med en rød og sort tærnet Stumplønde med Kryds, der ligger i samme Mærke. 52° 58' 34" N. Br. 4° 50' 0" Ø. Lgd. N-Spidsen med den rød og sort vandret stribe Kuglølunde Nr. 1 Bollen med Diamant. V-Spidsen med Minefartøjet »Mercour« eller med en Damparkas. Naar et af disse Fartøjer viser rødt Flag, er Pladsen spærret for al Seilads.

Paa Texel Red er to røde Spidstønder til Brug ved Øvelserne udlagt tæt ved S-Siden, paa 52° 58' 12" N. Br. 4° 48' 28" Ø. Lgd., og 52° 58' 51" N. Br. 4° 50' 56" Ø. Lgd.

692. Skiver udlagt, Vogelzand, Vagere udlagt, Texelstrøm, Zeegat van Texel. Paa Vogelzand er udlagt to Skiver og to røde Vagere med to Balloner, henholdsvis V. og Ø. for Spidstønde Nr. 6, Vogelzand, paa 53° 3' 17" N. Br. 4° 48' 2" Ø. Lgd., 53° 2' 56" N. Br. 4° 46' 36" Ø. Lgd., 53° 2' 28" N. Br. 4° 44' 42" Ø. Lgd., og 53° 2' 19" N. Br. 4° 43' 40" Ø. Lgd.

693. Flaade udlagt, Texelstrøm, Zeegat van Texel. I Texelstrøm er en Flaade til Brug ved Skydeøvelser udlagt i Mærkerne, Hoorn Taarn overet med den V-ligste Baake til den maalte Mil, og Kijckuin Fyrtårn overet med det S-ligste Taarn paa det meteorologiske Observatorium. Naar Vejret tillader det, vises fra Flaaden en Lanterne med rødt og hvidt Lys. 52° 59' 34" N. Br. 4° 48' 49" Ø. Lgd.

694. Aftærkning og Fyr forandret, Krammer, Zijpe, Zeegat van Bronwershaven. I Krammer er den røde Lystønde Nr. 2 ombyttet med en Spidstønde Nr. 2 med Ballon, og den sorte Kuglølunde Nr. 1 med afkortet Kegle med en sort Lystønde Nr. 1.

Zijpe røde og hvide, faste Fyr, paa Digehovedet ved Stoopolder, er forandret til et hvidt, fast Fyr. 51° 39' s N. Br. 4° 6' s Ø. Lgd.

695. Vaag borttaget, Rug van Borsele, Everingen, Scheide, Vaaget, der haa sunket tæt ved S-Kant af Rug van Borsele, er borttaget og Aftærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarnde« Nr. 661, Kjøbenhavn 1910)

696. Tønder udlagt, Knoek Deep, Themson, England. Om kort Tid udlægges Tønder til Brug ved Skydning saaledes fra South Knoek Tønde: a) 3 Sm S 73° V., b) 3, Sm S 71° V., c) 3, Sm S. 69° V., d) 3, Sm S. 81° V., e) 3, Sm S 79° V., f) 3, Sm S. 77° V. Tønderne a, b og c ligger i N. 49° Ø. og S. 49° V. for hinanden, og d, e og f i en Linie parallelt med dem. South Knoek Tønde: 54° 34' s N. Br. 1° 35' s Ø. Lgd. Tønderne er Skifsarten uvefkomme.

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

697. Baake ødelagt, Le Vinore, Riviere du Trioux, Frankrig. Den sorte Baake med Cylindere paa Le Vinore, paa Ø-Siden af Hovedindløbet til Trioux, er ødelagt af Søen. 48° 49' 52" N. Br. 3° 3' 41" V. Lgd.

698. Forandring i Aftærkning, River Dee Munding, England V-Kyst. Fyrskibet »Dee« og Tønderne West Rhyll, North Rhyll, Earwig, East Hoyle og Salisbury Swatch er inddraget og følgende Lystønder udlagt:

En rød, spids Lystønde, mærket »West Rhyll«, der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink. 4 Kbl N. 60° V. for den tidligere West Rhyll Tøndes Plads. 53° 22' s N. Br. 3° 34' s V. Lgd.

En rød, spids Lystønde, mærket »North Rhyll«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek. paa den tidligere North Rhyll Tøndes Plads.

En sort Lys- og Klokketønde, mærket »Earwig«, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. paa den tidligere Earwig Tøndes Plads.

En sort og hvid lodret stribe, stump Lystønde, mærket »East Hoyle«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., paa den tidligere East Hoyle Tøndes Plads.

En sort og hvid vandret stribe, kugleformet Lystønde, mærket »Dee«, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., paa Fyrskibets tidligere Plads. 53° 22' N. Br. 3° 18' V. Lgd.

En sort og hvid tærnet, stump Lystønde, mærket »Salisbury Swatch«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., paa den tidligere Salisbury Swatch Tøndes Plads.

699. Forandring i Aftærkningen, River Clyde, Skotland. Følgende Tønder er udlagt:

En sort, stump Lystønde, mærket »2«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 6 Sek., paa Løbets Ø-Side, 3¼ Kbl S. 71° Ø. fra Princess Piens N.-Hjørne. 55° 57' s N. Br. 4° 45' s V. Lgd.

En sort, stump Lystønde, mærket »21«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 6 Sek., 2, Kbl N. 9° Ø. fra Newark Castle, paa Stumplønde Nr. 19's Plads. Stumplønde Nr. 19 er inddraget.

En sort Stumplønde, mærket »20«, 1, Kbl N. 88° V. fra Lystønde Nr. 21. De sorte Tønder Nr. 2 til 18 har forandret Nummer, Nr. 2 har nu 3, Nr. 3 har 4, o. s. v.

Den røde Stumplønde Nr. 3, paa S-Siden af Løbet tværs af Port Glasgow, har nu Nr. 4.

700. Tønder forandret Nummer, Firth of Clyde. Følgende Tønder har forandret Nummer:

Firth of Clyde: Nr. 36 ud for Brigurd Spit har Nr. 39, Brigurd Spit: 55° 44' N. Br. 4° 54' s V. Lgd. Nr. 35 paa Portachur Spit har Nr. 38, Nr. 34 ud for Bruchlag Spit Head har Nr. 37. Nr. 33 ud for Boguay Point har Nr. 36, Nr. 32 paa Toward Bank har Nr. 35, Nr. 31 ud for Toward Point har Nr. 34, Nr. 29 paa Skelmorlie Bank V-Side har Nr. 32, Nr. 30 paa Skelmorlie Bank Ø-Side har Nr. 33, Nr. 28 paa Gantock Shoal har Nr. 31, Nr. 27 ud for Strone Point har Nr. 30, Nr. 26 ud for Barons Point har Nr. 29, Nr. 37 ud for Fairlie Patch har Nr. 40.

Gareloch: Tønden paa The Narrows V-Side har Nr. 25 og Tønden paa Ø-Siden Nr. 26. Kyles of Bute: Nr. 39 paa Wood Farm Rock har Nr. 43, Nr. 40 paa Beere Rock har Nr. 44, Nr. 41 paa Creyke Rock har Nr. 45. En sort Stumplønde paa 5, m Spidsen 1, s Kbl N. 66° Ø. fra Loiset Island Fyr har Nr. 42.

701. Lystønde udlagt, Rosbeg Bank, Dublin Bay, Irland Ø-Kyst. Ved Rosbeg Bank er Tønden ombyttet med en sort, stump Lystønde, der hver 10 Sek. viser hvidt To-Blink. 53° 21' N. Br. 6° 3' s V. Lgd.

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

702. Forandring af Belysning, Brest, Frankrig. Den 10de April 1910 forandres Belysningen ved det V-lige Indløb til Koffardhavnen i Brest saaledes:

Den midterlige røde Lystønde, der viser grant, fast Lys, uden for S-Molens gamle Hoved, indtages.

Enden af Barren paa V.-Siden af Indløbet til St. John til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mærke 3 Sek.

715. Tønder atter udlagt. Buzzards Bay, Massachusetts, Forenede Stater i Nord-Amerika. De to hvide Spidstønder »D G — S W« og »D G — N W« ved Løse-pladsen i Buzzards Bay er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 315. Kjøbenhavn 1910).

716. Fyrs Karakter. Thimble Shoal, Hampton Roads, Chesapeake Bay. Fyret paa Thimble Shoal viser afvekslende hvidt og rødt Lys hver 8 Sek., hvidt Lys 6 Sek., rødt Lys 2 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 453. Kjøbenhavn 1910).

717. Tønders Beliggenhed. Newport River, Beaufort Harbor, North Carolina. Newport Marshes Spidstønde Nr. 8 ligger i 3 m Vand, fra Newport Marshes høje Kant i S. 35 1/2° V., og fra Shark Shoal Fyr i N. 24 1/2° V. Newport Marshes Stumpstønde Nr. 5 ligger i 3 m Vand, fra Russel Creek S.-Kant i S. 38 1/2° V., og fra Gallanis Point venstre Kant i N. 88° V.

718. Fløjtetønde omhyttet med Lys- og Fløjtetønde. Hetzel Shoal, Cape Canaveral, Florida. Hetzel Shoal Fløjtetønde Nr. 8 er omhyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 20 Sek., Blink 5 Sek., Mærke 15 Sek. Flammeus Højde: 8 m. Den ligger Ø. for Hetzel Shoal, 13 1/2 Sm N. 34 3/4° Ø. fra Cape Canaveral Fyr, og i N. 78 1/4° Ø. fra Chester Shoal Tilflugtskhus.

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

719. Baakerø adslagt. Aransas Bay, Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Baakerne Mustang Spit, Nr. 3 og Shell bank Channel i Aransas Bay, samt Nr. 1, 3, 7, 9, 11, 6, 13, 15, 8, 17, 10, 21, 23, 12, 14, 29, 16 og 18 i Morris and Cummings Cut er adslagte. Baakerne Corpus Christi Bayou, Nr. 19, Nr. 2, Nr. 25, Nr. 27, Nr. 4 og Nr. 5 er beskudiget.

720. Kabeltønde udlagt. Carmen Harbor, Bay of Campeche, Mexico. En sort Spidstønde, mærket »Cable«, er udlagt ved Kabelt mellem Sacatal Point og Port Carmen. Den ligger i 3,2 m Vand, paa Vagres Shoal, fra Xicalango Fyr i S. 81° Ø., og fra Vigia Point Fyr i S. 12° Ø.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

721. Ankring forbudt. Toulon, Frankrig. Paa Toulon Red er det forbudt at ankre paa det Areal, som begrænses af følgende Linier: Mod N. af en Linie i Ø. og V. gennem Taarnet paa Balaguier, mod Ø. af en Linie fra S.-Siden af Grosse Tour til Fyret paa N.-Armen af Molen, mod S. af en Linie fra Pointe de la Piastre til Yderenden af Molen La Vieille, og mod V. af en Linie fra Pointe de la Piastre til S.-Hjørnet af Fort Balaguier. Fyret paa N.-Armen af Molen: 43° 67' 57" N. Br. 5° 55' 38" Ø. Lgd.

722. Fyr forandret. Alstro. Korsika Ø.-Kyst. Alstro hvide, faste Fyr er slukket, og det midterfide hvide, faste Fyr tændt. Det nye Fyr, der hver 10 Sek. skal vise To-Lyn, kan brænde til Forsøg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 459. Kjøbenhavn 1910).

723. Grund dannet. Porto-canale di Magnavacca, Italien Ø.-Kyst. I Indløbet til Porto-canale di Magnavacca har der dannet sig en Grund, der til Dels spærrer Indløbet. Man bør derfor tage Lods.

724. Havnefyrt forandret. Isola. Pynt Gallo, Golf von Triest, Østerrig-Ungarn. Isola Havnefyrt, paa Pynt Gallo, viser nu rødt, fast Lys Horisonten rundt. Synsviddens: 3 Sm. 45° 32' N. Br. 13° 39' Ø. Lgd.

725. Fyr forandret. Mulo, Hogoznica. Det hvide, faste Fyr paa Klippen Mulo er forandret til et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 9 Sek.,

Kjøbenhavns Børskurs d. 7. April 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	91 8/4 — 1/2	91 1/2	91 3/4
Danmark		45	46
Norden		82	82 1/2
København	11 — 1/2	11 1/4	11 1/2
Carl	70 1/2	70 1/4	71
Dannebrog		76	77
Skjold		42	43 3/4
Urania		—	—
Union	11	10 1/4	11 1/4
Dampsk. af 1896		76 1/4	77
Højmdal		86	90
Østasiatiske	153 — 151	151	151 1/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		3	8
Gorm	71	71	72
Torm		60	65
Inga		8	20
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		—	—
Forenede Bugser-Selskab		53	75
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43 1/4	43	43 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats		94	96
3 1/2 % Husejer Kreditk.		86	87
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		90	92
4 % — — — — — 2. Serie		94 1/2	96 1/2
4 % — — — — — 1. — — — — —		97	99
3 1/2 % Østift. Kreditf.		89 1/4	91 1/4
4 % — — — — — 7. — — — — —		93 1/4	94
3 1/2 % Landkreditk.		93	95
4 % Østift. Kreditf.		94	94 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 1/4	149	149 1/2
Privatbank	102 1/2 — 102	102 1/4	102 1/2
Landmandsbank	130 — 129 3/4	129 3/4	130
Håndelsbank		133	133 1/4
Grundejersbank	27 1/4 — 1/2	27 1/4	27 1/2
Burm. & Wain	88 — 87 3/4	87 3/4	88
Helsingørs Jærnsk.	86 1/4 — 87	86 3/4	87
Sukkerfabr.	267 — 270	270 1/4	270 3/4
Bryggeri Aktier	155 1/4 — 1/2	155 1/4	155 1/2

Vekselkurser d. 6. April 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.25	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 6. April 1910.

Russiske Noter	216.35
4 % Russiske Consols	91.50
3 3/10 % — Boden Kredit	—
5 % Mexikanske 1899	102.60
5 % Rumænske Stats	102.25
4 % — — — — — 1890	95.00

Omsetningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 146,000, „Norden“ 38,000, „København“ 64,000, „Carl“ 10,000, „Dannebrog“ 18,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 24,000, „Østasiatisk“ 1,314,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Mørke 1½ Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1½ Sek. I øvrigt uforandret. 430 30', N. Br. 150 56', Ø. Lgd.

726. Tonde inddraget, Alexandria, Egypten. Den sorte Spisstande ved Siden af Great Pass, 2.º Kbl S. 830 V. fra North Shoal Fyrtaak, er inddraget. 310 10' N. Br. 290 48', Ø. Lgd.

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

727. Tonde udlagt, Jidda, Røde Hav Ø. Kyst. En lille, rød Fortøende er udlagt paa Sø-Kanten af Ras el Sunni Reef, Inner Gateway, 3.º Kbl N. 560 Ø. fra Baaken paa Abu Harit Reef. 210 28' N. Br. 390 10', Ø. Lgd.

728. Fyr forandret, Pulo Angsa, Fyr tødt, Tanjung Bakan, Klang Strait, Strait of Malacca, Pulo Angsa Fyr er forandret til at vise hvidt Ek-Blink hver 5 Sek. i Stedet for hver 10 Sek. 30 11', N. Br. 1010 13', Ø. Lgd. Tanjung Bakan Fyr er tødt paa Baaken ud for Pynten. Det er et hvidt Fyr med Ln-Formrørelsen hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Fyrapparat af 4te Orden. Hvid, træbet Baake. 30 5', N. Br. 1010 20', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

729. Tonde udlagt, Palembang Revier, Sumatra Ø. Kyst. En rød Stump-tønde er udlagt ved Ø-Siden af Farvandet V. for P. Pajong. 720 m S. 100 V. fra Soensang Fyr. Paa Barrens Ø-Side er den mindste Dybde ved Springtids Lav-vande 4.º m. Soensang Fyr: 20 22' S. Br. 1040 54', Ø. Lgd.

730. Kuldepot nedlagt, Muntok, Bangka, Marinens Kuldepot i Muntok er nedlagt.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. Frankrig:
N 5316 De l'île d'Ouessant à la pointe de Penmarc'h. Abordis de Brest.
R 882 Ile de Brehat et ses environs. Janvier 1910.
R 944 De la pointe de Barfleur au cap de la Hève. December 1909.
R 950 De l'île de Bas à Beg an Fry. December 1909.
R 4238 Stax. December 1909.

Havarier og Forlis.

Noordstern, Tjalk af Groningen, har været paa Grund ved Nyord. Skibet, der var paa Rejse fra London til Kjøbenhavn med en Ladning Oljekager, er bragt flot af Svitzers og ind hertil med betydelig Bundskade. Losser og reparerer her.

Remiga, Galease af Bergqvara, har været paa Grund ved Skälö. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen til Saksjøbing. Skibet kom fra Lysekil med en Ladning Sten.

Rona, Dpsk. af Leih, har faaet Brud paa Krumtappen og er indgaet til Burmeister for Reparation.

Georg, Dpsk. af Flensborg, er d. 5. ds. paa Rejsen fra England til Haderslev med en Ladning Kul, grundstødt udfor Skanseodden. Skibet staar haardt.

Actieselskabet

Dansk Søfartstidende

Udbyttet for Aaret 1909 udbetales med 2 pCt. paa Selskabets Kontor, St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn, fra Kl. 11—1, mod Aflevering eller Indsendelse af Kupon Nr. 7.

Kjøbenhavn, April 1910.

Bestyrelsen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shaftobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende. Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, afg. Antwerpen 5./4. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./3. — Algarve, Borries, ank. hertil 1./4. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arendal 5./4. nordpaa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 5./4. — Antwerpen, Mad-sen, ank. Filadelfia 2./4. — Arkansas, Petersen, afg. Baltimore 19./3. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Sevilla 6./4. — Aurora, Fischer, ank. London 3./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 6./4. til Libau. — Beira, Lunge, ank. Marseille 4./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 6./4. — Chr. Bro-berg, Mortensen, er afg. fra Cartagena til Gibraltar. — Christian IX, Holm, ank. hertil 5./4. — Dagmar, Bøgvad, afg. Reval 6./4. til Dunkerque. — Douro, Søberg, oplagt. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 5./4. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Aarhus 5./4. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 4./4. — Garonne, Kroman, pass. Hanstholm 2./4. for Bordeaux. — Georgios I, Sø-rensen, ank. Hull 6./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1./4. — Hengest, Munck, ank. Pillau 4./4. — Hjelm, Peters-borg, afg. Danzig 6./4. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 5./4. til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 3./4. — Kasa, Mikkelsen, ank. London 4./4. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 1./4. til Norfolk. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 6./4. for Antwerpen. — Kursk, Gommessen, ank. hertil 6./4. — Leopold II, Jacobsen, ank. hertil 5./4. — Loire, Craignou, afg. Pillau 5./4. til Riga. — Louise, Mikkelsen, afg. herfra 4./4. til Reval. — Louisiana, Ørsted, pass. Saint Kathe-rina 6./4. for Aalborg. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 6./4. til Malaga. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Antwerpen 3./4. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Gibraltar 5./4. for Tunis. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Rochelle 2./4. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 1./4. — Omsk, Harder, ank. Libau 3./4. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 3./4. til New York. — Pennsylvania, Getsche, ank. Newcastle 4./4. — Perm, Christensen, ank. London 29./3. — Pregel, Iversen, ank. Reval 2./4. — Saga, Wiberg, ank. Riga 4./4. — Seine, Dampt, afg. Riga 6./4. til Dunkerque. — Texas, Lissner, ank. Kristiania 6./4. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 6./4. — Tiber, Bech, ank. Napoli 6./4. — Tyr, Thaning, afg. herfra 5./4. til Windau. —

Viking, Meyer, ank. hertil 7./4. — Dokka, afg. herfra 1./4. til Manchester. — Dagfin, ank. Stettin 3./4. — Karin, ank. Stettin 31./3. — Vadsø, afg. Liverpool 2./4. hertil.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 30./3. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 4./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Alger 31./3. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 5./4. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 6./4. — Excellence Pleske, Fasmussen, ank. Venedig 30./3. — Michail Ontchoukoff, Harboe, pass. Galata 5./4. for Azow. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Alexandria 28./3. til Azow. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 31./3. til Novorossisk. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Larnaca 5./4. til Jaffa. — Nawa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 4./4. for Arbroath. — Nautik, N. Nielsen, ank. London 2./4. — Nexos, Basse, ank. Cardiff 3./4. — Ellen, Hansen, ank. Boston 5./4. — Hebe, Gregersen, ank. Genua 5./4. — Inger, Larsen, ank. Buriana 2./4. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 2./4. for London. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 5./4. — Norma, Schiff, ank. København 4./4. — Alfa, Lauritsen, ank. Hull 2./4.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Blyth 29./3. — Hamlet, Jørgensen, ank. Boness 2./4. — Helge, Pii, ank. Seaham 2./4. — Rolf, Reese, ank. Windau 1./4. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Grimsby 3./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Dunston 3./4. — Martha, Christensen, afg. Huelva 30./3. — Elna, Rathje, afg. Civita Vecchia 6./4. — Therese, Petersen, ank. Arzew 6./4. — Simone, Møller, ank. Azew 2./4. — Jeanne, Løffer, afg. Antwerpen 5./4. — Vera, Risø, ank. Cannes 1./4. — Daisy, Lageisen, ank. North Shields 6./4. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 1./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 5./4. — London, Bom, ank. Stettin 4./4. — Paris, Tholander, ank. Tyne 4./4. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 2./4. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, er ank. København. — Wien, Boeck Hansen, ank. Dunkerque 26./3. — Roma, v. Thun, ank. Dunkerque 31./3.

Kjøbenhavn. Hafnia, C. F. Hansen, afg. Bona 25./3. — Russia, Poulsen, ank. København 1./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Tunis 4./4. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Erichsen, ank. Havannah 3./4. — Euxinia, Lund, ank. Boston 4./4. — Canadia, Jespersen, ank. Pernambuco 2./4. — Livonia, Lindberg, ank. Antwerpen 31./3.

Østersøen. Cimbrica, Nielsen, ank. St. Lucia 3./4. — Patria, Larsen, ank. Cienfuegos 26./3. — Gratia, Sørensen, afg. Swansea 1./4. — Astoria, Neergaard, afg. Veracruz 5./4.

Union. Frisia, H. Nielsen, ank. Bilbao 30./3. — Gallia, Nielsen, afg. Portland 6./4. — Caledonia, Storm-Hansen, ank. Pensacola 5./4. — Sarmatia, Pedersen, afg. København 5./4. — Kotonia, Rasmussen, ank. Blyth 5./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 5./4. — Granaria, Jørgensen, ank. København 2./4. — Carbonia, Matthiasen, afg. Sathurst 27./3. — Estonia, Winckler, afg. Filadelfia 2./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Libau 5./4. — Selandia, Troensegaard, afg. Swinemünde 4./4. — Secalia, Jensen, ank. Tampico 4./4. — Frumentia, Andersen, afg. Caibarien 30./3. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 5./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 3./4.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Singapore 24./3. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Singapore 3./4. til Hongkong. — Siam, Cortsen, ank. London 27./3. — Cathay, Kruuse, afg. Shanghai 3./4. til Yokohama. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Antwerpen 2./4. — Bandon, Thomsen, ank. København 5./4. — Samui, Licht, pass. Dungeness 6./4. for London. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 26./3. for Colombo. — Panga, Knudsen, afg. Singapore 2./4. til Colombo.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 3./4. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 2./4. til Le Havre. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Hull 2./4. — Helene, Sørensen, afg. Windau 6./4. — Sjælland, Dam, ank. Grangemouth 5./4. — Agnete, Sonnichsen, ank. Windau 4./4. — Hermia, Hansen, afg. Randers 3./4. — Alice, Schultz, ligger i København.

Svendens & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Velzen 6./4. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Cardiff 6./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Neufahrwasser 6./4. — Alfred Hage, Møller, afg. Alfaques 27./3. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. St. Vincent 4./4. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. St. Vincent 29./3.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Alger 30./3. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Alger 5./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Alger 27./3.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Emden 26./3. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Skagen 4./4. sydg. — England, Andersen, ank. Burtisland 6./4. — Holland, Poul-

sen, ank. København 5./4. — Rusland, Madsen, afg. Windau 31./3.

Europa. Europa, Hansen, afg. Danzig 5./4. — Frankrig, Friis, ank. København 4./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Hamburg 4./4. — Belgien, Nielsen, ank. Libau 30./3.

Dansk-Belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Göteborg 27./3.

Frem. Austa, Bagger, afg. Swansea 6./4. til Barcelona. — Freja, Nielsen, afg. Libau 6./4. til Antwerpen. — Vera, Thing, afg. Hamburg 6./4. til Methil.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Alger 28./3. til Nykjøbing F. — Allan, Nielsen, ank. Burtisland 5./4.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Seydisfjord 3./4. — Ingolf, Schiøtz, ank. Eskefjord 3./4. — Kong Helge, Olsen, ank. Leith 5./4. — Perwie, Egidiusen, afg. Faskrudsfjord 5./4. til København. — Sterling, Nielsen, ank. Leith 5./4. — Austri, Julinsson, afg. København 4./4. til Island. — Vestri, Hansen, afg. København 5./4. til Island.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, afg. København 6./4. til Rotterdam. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Helsingør 4./4. til Rotterdam. — Rimfaxe, Faber, ank. Karrebæksmunde 4./4. — Schach Steenberg, Theilland, afg. Leith 6./4. til København.

Æro. Energi, Jensen, ank. Ostende 6./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætva, Pedersen, ank. Grimsby 2./4.

Svendborg. Cimbrica, Marcussen, ank. Rochester 30./3. — Ester, Petersen, ank. Augustenborg 31./3. — Niels, Nielsen, ank. Ystad 30./3. — Britannia, Rasmussen, ank. London 31./3. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Kristianssand 31./3. — Roma, Jensen, ank. Port Halquon 30./3. — Primula, Carlsen, ank. Newcastle 31./3. — Cornwall, Petersen, ank. Dinard 31./3. — Lotz, Hansen, ank. Dysart 31./3. — Galathea, Jensen, ank. Porsgrund 1./4. — Leif, Andersen, ank. Dysart 31./3. — Brødrene, Jørgensen, ank. Rochester 31./3. — Sofie, Jensen, ank. Wismar 1./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Dysart 1./4. — Najaden, Rasmussen, ank. Kristianssand 3./4. — Valkyrien, Hansen, ank. Vaintia 1./4. — Hans Emil, Carlsen, ank. London 2./4. — Grethe, Hansen, ank. Kristianssand 3./4. — Maagen, Jensen, ank. Dysart 4./4. — Fortuna, Jørgensen, ank. Inverkeithing 4./4. — Lyø, Jensen, ank. Nysted 2./4. — Fylla, Rasmussen, ank. Bogense 3./4. — Norden, Andreasen, ank. Vestervig 4./4. — Mercur, Lund, ank. Orth 4./4. — Asta, Bom, ank. Landskrona 4./4. — Ane, Jørgensen, ank. Göteborg 4./4. — Agnes, Andreasen, ank. Drammen 4./4. — Haabet, Andreasen, ank. Haugesund 5./4. — Vesta, Poulsen, ank. Leith 2./4. — Erhardt, Larsen, ank. Newcastle 6./4. — Tritona, Nielsen, ank. Drammen 5./4.

Æro. Salus, Jensen, ank. Drammen 4./4. — Apollo, Albertsen, ank. Augustenborg 4./4. — Minde, Rasmussen, ank. Kolberg 4./4. — Spurve, Petersen, ank. Saksjøbing 4./4. — Mars, Stegmann, ank. Drøbak 4./4. — Martha, Madsen, ank. København 5./4. — Adele, Kock, ank. Aalborg 5./4. — Astræa, Svane, ank. Cayenne 4./4. — Harris, Thorsteinson, ank. Göteborg 4./4. — Skandia, ank. Frederiksstad 4./4. — Marie af Marstal er 19./3. prajet paa 58° N. Br. 9 V. Lgd. — Niels, Caspersen, ank. Frederiksstad 6./4. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Maracaibo 5./4. til Hamburg. — Bølgen, Friis, afg. København 4./4. til Stettin. — Salvador, pass. Beachy Head 3./4. nordg. — Ariel, Christensen, ank. South Alloo 6./4. — Immanuel, Bager, ank. Westwemyss 6./4. — Yrsa, afg. Newcastle 3./4. til Figueira.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. April 1910. — Norsk Sørretsdom. — En vestjyds Redningsmand. — Falster-Masnedø Broen. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende. — Københavns Børskurs.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag den 9. April Kl. 3 Eftermiddag Ny Toldbodgade 1 med følgende Dagsorden:

1. Aflæggelse af Aarsberetningen.
2. Fremlæggelse af det reviderede Regnskab.
3. Valg af 2 Bestyrelsesmedlemmer.
4. Valg af 2 Revisorer.

Kjøbenhavn, den 21. Marts 1910.

Bestyrelsen.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Skibshypothekbanken

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



Julius F. Schierbeck

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

Skibsprovianteringsforretning

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

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

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

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

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

A/S **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

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

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

Tuborg Pilsner,

Danmarks ældste og mest udbredte Pilsner.

Tuborg Porter,

Danmarks yngste og fineste Porter.

„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.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 9. ds. genvælgtes Direktør C. h. r. o n m a n til Repræsentationens Næstformand for de kommende to Aar. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvælgtes Maskinmester O s c a r M o r t e n s e n og valgtes i Stedet for Skibsreder T. h. S o n n e, der ikke ønskede Genvalg, Skibsreder A. O. A n d e r s e n.

I Mødet blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalsskrifter fra den 3. internationale Søretskonference i Brüssel var til 2den og afsluttende Behandling.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Forandring i de gældende Bestemmelser for Lodsning under Bugsering.

3. Det vedtoges at indsende Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart om, at der af Staten maa blive ydet billige Laan paa kortere Tid til Skibsejere, som ikke har Midler til at tilvejebringe de Nyanskaffelser til deres Skibe, som fordres i Henhold til Tilsynsloven for Damp- og Sejlskibe.

Kjøbenhavn, d. 12. April 1910.

Ved tredje Behandling har Folketinget i Fredags med 49 Stemmer mod 49 forkastet Lovforslaget af 9. Marts d. A. om Anlæg af en Jernbanebro mellem M a s n e d ø og F a l s t e r. Medens et lige Stemmeantal for og imod saa mange andre Steder henviser den paagældende Sag til Formandens Afgørelse, bestemmer nemlig Folketingets Forretningsorden, at Sagen, naar en saadan Stemmegivning indtræffer, dermed er forkastet.

Man behøver imidlertid ikke at være Politiker af Fag for at se, at denne Forkastelse i Virkeligheden blot er en midlertidig Udsættelse, thi Afstemningen i Forbindelse med Partigrupperingen viser tydeligt nok saavel Tingets Sympati for Forslaget som, hvor stærk den Betragtning har været, at den nuværende Regering ikke burde have Lov til at gennemføre Sagen. Det falder dog — heldigvis — udenfor vore Rammer at ransage de Krumholter, som gaar under Navn af dansk Politik, og vi nævner det blot, for at man ikke i Afstemningen skal se et Resultat, der slet ikke findes deri, naar det kommer til Stykket. Kommer Broforslaget ikke igennem i denne Samling, saa sker det formodentlig i næste, skrev vi for tre Uger siden, og vi nærer vedblivende den Anskuelse, at man fra Skibsfartens Side bør gøre sig det klart, at Broanlægget er og bliver et rent Tidsspørgsmaal, trods Afstemningen forleden, saameget mere som det maa indrømmes, at der baade under Tingets og navnlig Udvalgets Behandling, fremkom Oplysninger om Broens Betydning for Landet og om dens Forrentningsmulighed, som det vilde være ubilligt at afvise alene under Hensyn til egne Interesser.

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

Men indtil videre har Skibsfarten altsaa al mulig Grund til at være tilfreds. Storstrømmen vedbliver at være frit Gennemsejlingsfarvand en Stund endnu, og efter at det fra alle Sider er bleven erkendt, at der til et Broanlæg over Storstrømmen for Skibsfarten knytter sig vitale Interesser, som det er Lovgivningsmagtens Pligt at varetage, tør man forhaabentlig føle sig forvisset om, at ingen Regering paany vil forelægge, og ingen Rigsdag vedtage noget Forslag om en Storstrømsbro, medmindre Forslaget byder Skibsfartens Interesser den samme Sikkerhed som Lovforslaget af 9. Marts 1910.

Den projekterede Falster—Masnedø Bro er foreløbig gledet ud af Sagaen, hvad mange Sejlskibsfolk med Rette vil føle som en betydelig Lettelse, om end naturligvis af den noget negative Art, som man efterhaanden har vænnet sig til at betragte som det højest opnaaelige.

Men Sagen har endnu en Side, som Skibsfarten bør skænke et Øjeblik Opmærksomhed, og kortest kan vel dette udtrykkes i det Spørgsmaal: Hvor langt var vi vel naaet i Masnedøbro Sagen, hvis ikke Skibsfartens Organisationsforhold havde været befæstet, som de er blevet det netop i det forløbne Aar ved Omordningen af Fællesrepræsentationen og ved dennes Samarbejde med Skibsfartens Ministerium?

Spørgsmaalet er overmaade simpelt at besvare. Man sammenligne blot, hvad der skete forud for Forelæggelsen af Regeringsforslaget af 17. December 1908 med de tilsvarende Forhold fra Forslaget af 9. Marts d. A. Set fra Skibsfartens Standpunkt er Forskellen mere end iøjnefaldende. I det første Tilfælde havde Ministeriet for offentlige Arbejder overhovedet intet at spørge Skibsfarten om vedrørende Broforslaget, og i det sidste Tilfælde blev Regeringsforslaget slet ikke forelagt, før Skibsfartens Tilslutning var sikret ved Forhandlinger med Skibsfartens Fællesrepræsentation, Forhandlinger, der endog tilsidst paa Handelsministeriets Initiativ førte til et Møde i Ministeriet for offentlige Arbejder mellem de paagældende Myndigheder og Delegerede fra Fællesrepræsentationen.

Heri ligger hele Besvarelsen, thi det er indlysende, at et Samarbejde som det, der her har fundet Sted, slet ikke vil kunne etableres, medmindre i hvert Fald to Hovedbetingelser er opfyldt. For det første, at der eksisterer en fast og til sit Navn svarende Centralorganisation for Skibsfartens Erhvervsgrene, og for det andet, at denne Centralorganisation, under Bevaring af sin Selvstændighed, træder i et regelmæssigt og fra begge Sider anerkendt Forretningsforhold til Skibsfartens Ministerium.

Hvad der kan naas, saavel naar disse Betingelser ikke begge er til Stede, som naar de er det, derpaa afgiver Masnedøbro Sagen fra først til sidst et typisk Eksempel.

Brand om Bord paa en Passagerdamper. Berlin, 8. April. Til »Berl. Lokalanzeiger« meldes fra London: Om Bord paa Passagerdamperen »Cairnrone« der var undervejs til Portland i Staten Maine, udbrod der Ild i Kulrummene, da Damperen var i Kanalen. Skibet havde 900 Passagerer om Bord. En anden Damper,

»Canavah«, der var undervejs til New Foundland, optog Passagererne; det kom ved denne Lejlighed til frygtelige Scener. Fra Dover meddeler man, at flere af de Reddede, som er ankommen dertil, er kvæstede.

Suez-Kanalen. Kairo, 7. April. (Ritz. Bur.) Det lovgivende Raad har definitivt forkastet Forslaget om Forlængelse af Suez-Kanalselskabets Koncession.

Østasiatisk Kompagni har til de to norske Sømænd, Styrmand Knudsen og Fyrbøder Hansen, begge af Arendal, som under farefulde Omstændigheder reddede en Del af »Cambodia«s Besætning, tilsendt et større Pengebeløb som Tak og Erkendtlighed for det af dem udviste Forhold. (Berl. Tid.)

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Generalkonsul i Stockholm indsendt følgende Beretning angaaende Isforholdene og Sejladens Aabning paa Sverigs Østkyst:

»I Følge Rapport fra Vicekonsulatet i Hernösand af 1. ds. var Havet da aabent ved Kysten og ingen Drivis synlig, hvorimod Isen endnu laa fast i Skærgaarden, saa at der kunde køres paa den. Dog synes den ikke at være særlig massiv, hvorfor selve Hernösand og Kysthavnene antages at blive aabne for Søfart henved den 15.—20. April, men Ladepladserne ved Ångermanelven næppe før ved Maanedens Slutning.

Fra Piteå meddeler Vicekonsulatet under 29. f. M., at Foraaret ogsaa der gør hastige Fremskridt, men at Søfarten dog næppe tør ventes aabnet før henved 1ste Maj.«

»Vicekonsulatet i Söderhamn meddeler under 4. ds., at tre Dampskibe nu er indkommen til Ljusne og Vallvik Ladepladser, saa at disse Pladser kan anses for aabne for Søfarten, samt at de øvrige Havne i Distriktet kan ventes aabne i Løbet af 8 Dage, da ingen Drivis er synlig og Vejret er gunstigt.«

Fra Kronstadt telegraferer Mæglerfirmaerne Hans Smith og Radau til os: »Navigationen aabnet af »Sarmatia« ved Isbryderassistance.«

Firmaet Hans Smith telegraferer senere: »Kaptajnen mener, at det vil være muligt om faa Dage at naa ind til Kronstadt uden Assistance, hvis det gode Vejr holder sig.«

Mæglerfirmaet A. Veltheim, Lovisa (Finland) skriver d. 6. ds. til os:

»Herved skal vi tillade os at meddele Dem, at Skibsfarten her og i Pernoviken antages at være aaben omkring 20. ds., hvorimod det vil vare nogen Tid længere med Strømfors.

Tysk Sørettsdom.

En tysk tremastet Skonnert »Theda« havde for en Tid siden en Kollision med et Dampskib ude i Nordsøen under den engelske Kyst, da den befandt sig paa Rejse fra Grangemouth til Granville. Skonnertens Mandskab talte 6 Mand.

En Morgen Klokken 4 kom Styrmanden ned for at bede Skipperen om at overtage sin Vagt. Han purrede Skipperen, men denne tørnede ikke ud. Han havde dog overtaget Vagten, medens han laa i Køjen, og Styrmanden gik saa til Køjs.

Det var godt sigtbart Vejr med rolig Sø, og for en let, sydlig Brise gjorde Skonnerten kun ringe Fart gennem Vandet. Dens Side- og Hæklanterner brændte klart. Skipperen havde haft meget at gøre den foregaaende Dag og følte sig derfor træt og lod de to vagthavende Matroser sejle med Skibet.

Omtrent ved 5-Tiden fik Udkigsmændene et Dampskibs Toplanterne i Sigte forude om Styrbord, og Dampskibet nærmede sig hurtigt uden at forandre Kurs. Under Forsøg paa at gaa forom »Theda« stødte Dampskibets Bagbords Side først mod Skonnertens Spryd, som brækkede, og tilføjede derpaa Sejleren betydelig Skade i Boven. »Theda« havde holdt sin Kurs. Efter Kollisionen fortsatte Dampskibet, som senere viste sig at være græsk Damper »Sparti«, sin Rejse uden at bekymre sig om Skonnerten, hvorfra der blev givet Nødsignaler.

Som Følge af de lidte Beskadigelser kunde »Theda« ikke manøvreres, hvorfor man om Formiddagen modtog Tilbud om Hjælp fra en engelsk Trawler, som slæbte Skonnerten ind til Dover.

Sejlskibets Rederi gjorde nu Erstatningskrav gældende overfor Grækeren, og Sagen kom den 29. Januar d. A. til Behandling for Søretten i Emden, hvor Rigskommisæreren bebrejdede Skipperen den grove Forsømmelighed, han havde gjort sig skyldig i ved at blive i Kahytten, saaledes at han ikke havde kunnet manøvrere paa rette Maade for at undgaa Kollisionen.

Sørettens Kendelse gik ud paa, at Kollisionen skyldtes Dampskibet, hvis Fører yderligere havde tilsidesat Lovens Paabud angaaende Skipperens Forhold efter Sammenstød. Rigskommisæreren havde nedlagt Paastand om, at Retten til at føre Skib maatte fratages Skonnertens Fører, men hertil fandt Søretten ikke Anledning, fordi der ikke lod sig paavise nogen direkte Sammenhæng mellem det skete Uheld og Skipperens Forsømmelighed.

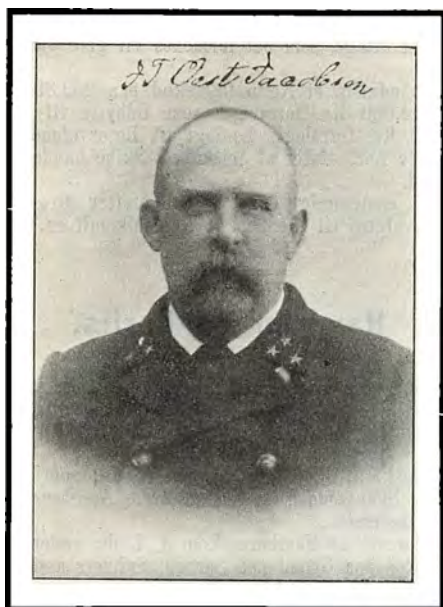
(»Norg. Sjøft.«)

Skibsfører Jørgen Ploug Oest-Jacobsen.

Lørdag den 12. Marts d. A. afgik Kapt. I. P. Oest-Jacobsen ved Døden paa Hospitalet i Algier, hvortil han var bragt samme Dag, lidende af Meningitis.

Kapt. Oest-Jacobsen, der var født i Svendborg 1847, tog Styrmandseksamen samme Sted i 1875, han sejlede derefter som Styrmand i Sejlskibe i fem Aar paa Nordsøen, Østersøen, Middelhavet og Afrika og var i to Aar Fører af Sejlskib paa Nord- og Østersøen. Han tog derefter i 1882 Maskin-Eksamen, ligeledes i Svendborg, og indtraadte samme Aar som Aspirant i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste; forfremmedes til 2den Styrmand 1884 og var derefter Forvalter paa Kvæsthusbroen til 1890, da han atter gik til Søs som 1ste Styrmand i »Dampskibet »Axelhus«. Efter yderligere at have

sejlet som 1ste Styrmand i Dampskibene »Fejø«, »Thyra« og »Louisiana« forfremmedes han i 1898 til Fører af »Holar«, med hvilket Skib han indtil 1904 var i Kystfart paa Island. Oest-Jacobsen forstod at vinde Islændernes Gunst, og ved hans Udtrædelse af Farten skænkede de ham som Erindring et pragtfuldt Guldur med Inskrip-



tion samt tilhørende Guldkæde, hvilken Gave ledsagedes af en kaligraferet Adresse med Akvareller af alle de Havne, som »Holar« paa sin Rute plejede at anløbe. I 1904 overtog han Førelsen af »Yrsa«, i 1907 af »Morsø« og endelig i Aar overtog han, efter at have været syg i længere Tid, Dampskibet »Louise« i Antwerpen. Det var paa Skibets Hjemrejse fra Middelhavet, at han afgik ved Døden i Algier. Hans Lig bragtes hertil med »Algarve«, og Begravelsen fandt, under stor Tilslutning fra Kolleger og Kontorpersonale, Sted fra det store Kapel paa Assistents Kirkegaard, Mandag den 4. ds.

Ved den blomstersmykkede Kiste paraderede tolv af Selskabets Styrmand i Uniform, hvoraf to med florumvundne Flag, ligesom to Skibsførere paraderede med Den alm. danske Skibsførerforenings Flag. Signerede Kranse bemærkedes fra Det forenede Dampskibsselskab, fra samme Selskabs Kaptajner, fra D. F. D. S.' Begravelseskasse med flere.

Den Afdøde, der indtil for faa Aar siden havde været en ualmindelig stærk og rask Mand, var bekendt som en dygtig og paapasselig Skibsfører, afholdt saavel af sine Overordnede som Undergivne. Han efterlader sig en Søn paa c. 17 Aar, som har Beskæftigelse i Aarhus.

Øjeblikkeligt virkende Dampfløjtesignal.

Jo større Hastighed et Skib udvikler, des større er Trangen til et øjeblikkeligt virkende højtlydende Signal, og den almindelige Dampfløjte kan jo ikke siges at opfylde disse Betingelser fuldtud, fordi det i Reglen tager nogen Tid, inden Lyden er klar, foruden den Ulempe, at der altid skal udblæses en Mængde Fortætningsvand, før end Fløjten paavirkes af Dampen. Dette er især Tilfældet, naar det er koldt i Vejret. Man har hjulpet betydelig paa disse Mangler ved at anbringe den nu ret almindelige anvendte Dampseparator direkte under Fløjten, men enhver ny Konstruktion paa dette Omraade kan dog paakræve en Del Interesse.

De to Skitser I og II viser saaledes en Fløjteventil med selvvirkende Vandudlader, der konstrueres og fabrikeres af Combination Metallic Packing Co.

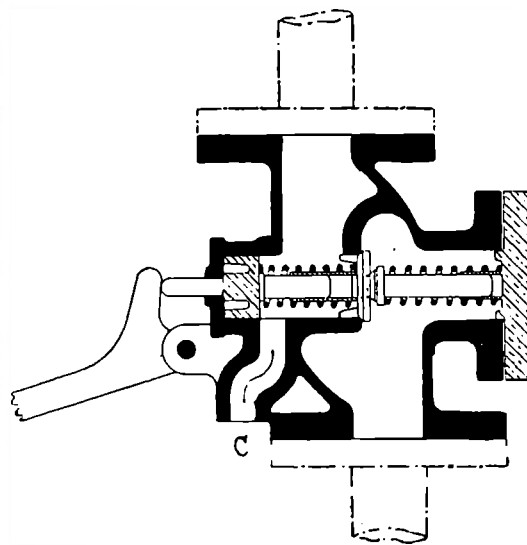


Fig. I.

i England og gaar under Navnet C. M. P. Fløjteventil. Den første Tegning viser Ventilen i lukket Tilstand med Afløb for Fortætningsvandet gennem Kanalen C, medens den anden Skitse viser denne aabnet med fuld Damp til Fløjten, som er paaflanget ved A. I samme Øjeblik. Ventilen lukkes op, aftappes Fortætningsvandet gennem Kanalen C, saaledes at Damprøret kun indeholder Damp; Lyden er øjeblikkelig og med fuld Tone, og der sprøjtes ikke Vand ud over Dækket.

I de store Modeller af denne Ventil er der yderligere anbragt en Stempelmekanisme, paa hvilken Dampen virker først og derigennem aabner og lukker for Fløjteventilen. Der behøves i denne Konstruktion kun en

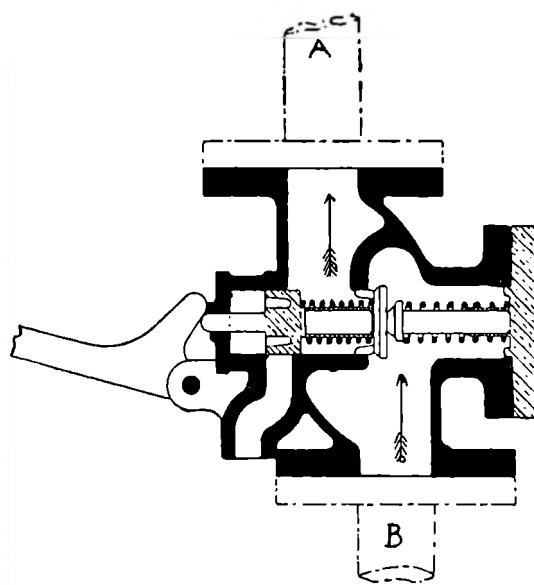


Fig. II.

Brøkdelen af Haandkraft til Ventilbevægelsen, saaledes at Dampen, ved selv det svageste Træk i Bevægelsen, trykker paa Stempelmekanismens større Areal, hvorved Aabningen bliver øjeblikkelig og fuld. Mekanismen virker absolut sikker og er langt mere paalidelig end lignende elektriske Installationer, som ikke egner sig til Anbringelse paa udsatte Steder til Søs. Apparatet er enkelt i Konstruktion, har kun faa løse Dele og er meget let at vedligeholde. Det er meget omhyggeligt prøvet i Praksis og installeret i tyske, engelske og italienske Skibe, heri indbefattet de engelske Slagskibe »Dreadnought«, »Bel-lerophon«, »Leviathan« o. fl., samt hos en Række store Dampskibslinier, hvoriblandt White Star Line, C u -

nard Line, British India Co., P. & O. Co. og Royal Mail Co.
(Tidsskrift for Maskinvæsen.) X.

Her i Landet forhandles C. M. P. Drain Ventilen af Firmaet M. B. Cohn, der er Repræsentant for Combination Metallic Packing Co.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles mat, saa at flere Sejlere endnu henligger ubefragtet. Danmark og Tyskland har i sidste Uge haft enkelte mindre Kornlaster, men, Fragterne er yderst lave. Sydsverig og Østnorge har ligeledes nogle faa Fragter af Træ samt enkelte Islaster for bestemte Størrelser, men der sluttes kun meget lidt. Bottenhavet og Finskebugten udbyder atter nogle flere Trælaster pr. senere Afskibning, men Raterne er endnu for lave til at komme til Forretning med.

Returfragter Vest fra er ikke undergaaet nogen Forandring, og det stiller sig knapt med Kullaster, medens der er flere Claylaster fremme. Tørnen for disse er dog ret lang.

For de mindre Skibe er Markedet kendelig flovere. Rostock, Stralsund og Greifswald er meget tilbageholdt og søger gennemgaaende kun faa Skibe, særlig for 100 Tons Havre; Colberg og Stolpmünde har endnu nogle Ladninger, men disse kan snart ventes dækket; kun Stettin og Danzig er endnu ret faste, og kan begge optage en Del Skibe. I sidste Uge sluttedes for Havre fra Rostock og Stralsund 4½ Mk., Colberg 5½ Mk., Stolpmünde 6 Mk. og for Rug fra Lauterbach 4 Mk., Danzig 5¼ Mk., samt Anclam/Nørre Sundby 5½ Mk.

Angaaende Sverig har Halmstad og Warberg kun Laster til Elben og Weser; derimod er de sydlige Pladser uforandret ret livlige. De svenske Sundhavne har heller ikke meget, og Ladetørnen for Lervarer begynder at blive lidt langvarig. Danmark ligger stadig meget mat; et enkelt Lyspunkt er Afslutningen af Lockouten i Cemenindustrien samt Aflysningen af den bebudede udvidede Lockout. Kjøbenhavn sluttede et Par Skibe for Byg til Hertugdømmerne 3½ Mk., Majs til Fakse 11 Øre, Hvede til Holbæk 9½ Øre, Hørfro til Odense 15 Øre, Kjøge 10½ Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Norden

har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører Grüner.

Den korresponderende Reder, Direktør P. Brown, aflagde Beretningen og fremlagde Regnskabet.

Aaret 1909 blev, som forudsagt i Fjor, et tarveligt Aar for Handel og Skibsfart; ganske vist indtraadte der en Bedring i den sidste Halvdel af Aaret, i Særdeleshed i Farten paa Østen, men den var ikke tilstrækkelig til at gavne af Betydning, da Selskabet paa det Tidspunkt ikke havde nogen Tonnage i den Retning, men naturligvis havde disse gode Fragter i Østen alligevel en gunstig Indflydelse paa det øvrige Fragtmarked. Denne Bedring holdt sig i den første Del af indeværende Aar og vilde uden Tvivl have vedværet endnu betydelig længere, hvis ikke River Plate, hvorhen mange Hundrede Skibe var destineret i Haab om lønnende hjemgaaende Beskæftigelse, var faldet fuldstændig sammen.

Selskabets Baade havde for de størres Vedkommende været beskæftiget i saa at sige alle Verdensdele, med Undtagelse af Østen, medens de mindre havde været i Fart paa Østersøen, Hvide- og Middelhavet. Selskabets Rute paa Kanada havde været en god Støtte og i væsentlig Grad bidraget til at bringe et nogenlunde ordentligt Resultat — som det vel maa kaldes —, at kunne betale hver sit, afholde sine store Reparationer og Klassifikationer og dog komme med et Overskud, omend lille. Man maa være forberedt paa, at der til Vedligeholdelsen af de 10—12 Aar gamle Baade maa tages en Del

af Fornylsesfonden, men dertil har man jo ogsaa denne Fond. Fornylsesfonden udgør henvend 50 pCt. af Aktiekapitalen. Selskabet har nu bestaaet i 39 Aar, og naar dets Aktier til Trods for de svære Tider stadig er i Stand til at holde en Kurs omkring 80, skyldes dette ogsaa, at Materialet bliver holdt i bedste Orden og er nogenlunde moderne.

Med Hensyn til Udsigterne for dette Aar er det ikke let at sige noget, men selvom Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel endnu langt fra er normalt, ser det snarere lidt lysere ud end i Fjor. Selskabet har sluttet en Del ganske godt og har ogsaa en Del ældre Kontraktladninger at aftage, som det formenes vil give ganske god Fortjeneste.

Regnskabet udviste et Netto Overskud paa 269,891 Kr., hvoraf 3 pCt. eller 114,000 Kr. foresloges som Udbytte til Aktionærerne, medens 150,000 Kr. foresloges henlagt til Reservefonden og Resten overført til næste Aar. Intet af Selskabets Skibe havde i Aarets Løb givet Underskud.

Der gaves enstemmig Decharge, hvorefter Grosserer Vald. Paulsen genvalgte til Medlem af Kontrolkomitéen.

Havarier og Forlis.

Taygeta, Dpsk. af Flensborg, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Grangemouth til Wismar med en Ladning Kul paa Grund ved Hou Fyr. Skibet kom flot med Assistance og ind til Nyborg for Dykkerundersøgelse.

Georg, Dpsk. af Flensborg, der d. 5. ds., som meddelt, kom paa Grund udfor Skanseodden, er med Svitzers Assistance kommet flot og afsejlet til Haderslev.

Henry, Lægter af Hamburg, kom d. 7. ds. under Bugsering af Dampskibet »Cato« paa Grund paa Sprogø; Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Korsør for Dykkerundersøgelse.

Memento mori, hollandsk Kuf, afsejlede d. 6. ds. fra Kastager Strand med en Ladning Byg. Skibet er sunket i Kielerfjord efter Paasejling af Fiskedampereu »Makrelen«. Besætningen er reddet i Land.

Olgaa, dansk Skonnert, kom d. 7. ds. paa Rejsen til Danzig med en Ladning Brosten paa Grund ved Putzig. Mandskabet er reddet.

Elisa, Galease af Øland, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra Kalmar til Aalborg med en Ladning Trælast paa Grund paa Anholt Nordvestrev. Besætningen er landsat.

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 8./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./3. — Algarve, Borries, afg. herfra 7./4. til Methil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Troudhjem 10./4. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 5./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Philadelphia 7./4. til Baltimore. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 8./4. — Arno, Strubberg, afg. Lissabon 10./4. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Bordeaux 9./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Libau 8./4. — Beira, Lunge, ank. Marseille 4./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 6./4. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 10./4. til Oporto. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 11./4. — Dagmar, Bagvad, pass. Brunsbüttel 10./4. for Dunkerque. — Douro, Søberg, afg. herfra 10./4. til Emden. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 10./4. — Florida, Andersen, ank. hertil 9./4. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 8./4. for London. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 7./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 6./4. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1./4. — Hengest, Munck, ank. hertil 9./4. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 7./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 5./4. til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 8./4. til Havre. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 9./4. til Riga. — Kentucky, Andresen, ank. Fernandia 8./4. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./4. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 10./4. for Antwerpen. — Leopold II, Jacobsen, afg. herfra 8./4. til Liban. — Loire, Craignou, ank. Riga 7./4. — Louise, Bønnelykke, ank. Riga 9./4. — Louisiana, Ørsted, ank. Aalborg 9./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Malaga 9./4. til Lissabon. — Moskov, Jon Jonsen, afg. Antwerpen 10./4. til Aarhus. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Tunis 9./4. — Nordjyllan, Jacobæus, ank. Stettin 11./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 1./4. — Omsk, Harder, afg. Libau 9./4. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 3./4. til New York. — Pennsylvania, Gøtsche, ank. Newcastle 4./4. — Perm, Christensen, ank. Lou-

don 29./3. — Pregel, Iversen, afg. Reval 8./4. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Riga 4./4. — Seine, Damp, pass. Brunsbüttel 10./4. for Dunkerque. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 8./4. til New York. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 8./4. — Tiber, Bech, ank. Catania 9./4. — Tyr, Thuning, ank. hertil 11./4. — Viking, Meyer, ank. Stettin 10./4. — Dokka, afg. Manchester 9./4. til Liverpool. — Dagfin, ank. Stettin 3./4. — Karin, afg. Stettin 6./4. til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 10./4.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 9./4. for Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 10./4. til Shanghai. — Siam, Cortsen, ank. København 9./4. — Cathay, Kruse, afg. Yokohama 10./4. til Kobe. — Bintang, Juél-Hansen, afg. Antwerpen 9./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. København 5./4. — Samui, Licht, ank. London 7./4. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 8./4. til Suez. — Champion, Hansen-Raun, afg. Colombo 9./4. til Singapore. — Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 2./4. til Le Havre. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 30./3. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 8./4. til Lübeck. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Algier 6./4. til Bona. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Riga 5./4. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Vladimir, Sawin, Carstensen, afg. London 8./4. til Hull. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Venedig 8./4. til Gergenti. — Michael Ontchoukoff, Harboe, pass. Galata 5./4. for Azow. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Taganrog 6./4. — Wlademir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 9./4. til Novorossisk. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Jaffa 6./4. — Newa, Dahl, pass. Pira 8./4. for Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Arbroath 7./4. — Nordsoen, Gram, ank. Valencia 8./4. — Nexos, Basse, ank. Honfleur 9./4. — Ellen, Hansen, afg. Boston 8./4. til Bona. — Fylla, Christensen, afg. København 8./4. til Boness. — Gerda, Iversen, ank. Gergenti 7./4. — Hebe, Gregersen, ank. Genua 5./4. — Inger, Larsen, afg. Gandia 7./4. til London. — Johanne, Thøgersen, pass. l'Quessant 1./4. til London. — Karla, H. M. Sørensen, ank. Alicante 7./4. — Laura, P. Pedersen, pass. l'Quessant 8./4. for London. — Cito, Jepsen, ank. Goole 9./4. — Napoli, Mathiasen, ank. Liverpool 8./4. — Bodil, Uldall, afg. Oporto 7./4. til Santander. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Santander 8./4. — Nema, Schiff, afg. København 7./4. til Pernau. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 8./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Dunston 8./4. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 8./4. — Elna, Rathje, ank. Arzew 10./4. — Therese, Petersen, afg. Arzew 9./4. — Simone, Møller, afg. Arzew 8./4. — Jeanne, Løffler, ank. North Shields 7./4. — Vera, Riso, afg. Cannes 10./4. — Daisy, Lagesen, ank. Ketton 8./4. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 1./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 5./4. — London, Bom, ank. Stettin 4./4. — Paris, Tholander, afg. Newcastle 7./4. til København. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 2./4. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. København 15./2. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Dunkerque 26./3. — Roma, v. Thun, ank. Dunkerque 31./3.

Dania. Ely, Meinertz, afg. St. Vincent 6./4. til St. Louis. — Nelly, Clausen, pass. Grimby 7./4. for Hudiksvall. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 5./4. for Reykjavik. — Lilly, Schubert, ank. Aarhus 6./4. — Alexy, Jessen, afg. Licata 8./4. til Oporto. — Dagny, Sørensen, ank. Silloth 6./4. — Mary, Bang, afg. Middlesbro 9./4. til Norrkøping.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Antwerpen 6./4. — Russia, Poulsen, afg. København 8./4. — Carl Hecker, Stærk, afg. Tunis 4./4. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Erichsen, ank. Havannah 3./4. — Euxinia, Lund, afg. Boston 7./4. — Canadia, Jeppesen, ank. Pernambuco 7./4. — Livorna, Lindberg, ank. Antwerpen 31./3.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. St. Lucia 3./4. — Patria, Larsen, ank. Cienfuegos 26./3. — Gratia, Sørensen, ank. Arzew (Algier) 8./4. — Astoria, Neergaard, afg. Veracruz 5./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Aviles 8./4. — Gallia, Nielsen, afg. Portland 6./4. — Caledonia, Hansen, ank. Pensacola 5./4. — Sarmatia, Pedersen, afg. København 5./4. — Kotionia, Rasmussen, ank. Blyth 5./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 5./4. — Granaria, Jørgensen, ank. København 2./4. — Carbonia, Mathiesen, afg. Sathurst 27./3. — Estonia, Winekler, ank. Jacksonville 6./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Libau 5./4. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 8./4. — Secalia, Jensen, ank. Tampico 4./4. — Frumentia, Andersen, ank. New York 6./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 5./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 3./4.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. København 7./4. — Erin-dring, Nielsen, ank. Grangemouth 9./4.

Term. Sara, Jensen, ank. Riga 8./4. — Helene, Sørensen, pass. Brunsbüttel 8./4. — Sjælland, Dam, afg. Grangemouth 7./4.

— Agnete, Sonnichsen, pass. Brunsbüttel 10./4. — Hermia, Hansen, afg. Wludau 10./4. — Alice, Schultz, afg. Kjøbenhavn 10./4.

Svendsen & Christensen. H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 8./4. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Cardiff 6./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Neufahrwasser 6./4. — Alfred Hage, Møller, pass. Kjøbenhavn 10./4. for sydg. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Blyth 9./4.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Algier 30./3. for Kjøbenhavn. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Algier 5./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Algier 27./3.

Nordsoen. Nordland, Møller, pass. Hanstholm 8./4. for nordg. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Skagen 4./4. for Rotterdam. — England, Andersen, afg. Burntisland 8./4. — Holland, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 8./4. — Rusland, Madsen, ank. Hull 6./4.

Europa. Europa, Hansen, pass. Skagen 7./4. for London. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 8./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Hamburg 4./4. — Belgien, Nielsen, afg. Libau 6./4.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, afg. Göteborg 6./4.

Frem. Augusta, Bagger, afg. Swansea 7./4. — Freja, Nielsen, afg. Libau 6./4. — Vera, Thing, ank. Methil 8./4.

Thora. Sterling, Nielsen, afg. Leith 7./4. til Reykjavik og Vestisland. — Mjølner, Clausen, afg. Thorshavn 8./4. til Kjøbenhavn. — Ingolf, Schiøtz, afg. Øfjord 9./4.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Rotterdam 9./4. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 8./4. — Rimfaxe, Faber, afg. Karrebæksmunde 8./4. til Rotterdam. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 6./4. til Kjøbenhavn.

Sejlskibe.

Fano-Nordby. Havila, Duysen, afg. Hamburg 31./3. til Sidney.

Fano-Senderho. Martha, Fischer, ank. Liverpool 8./4.

Æro. Ami, Christensen, ank. Nyborg 6./4. — Johanne, Østermann, ank. Newcastle 6./4. — J. Kofoed, Andersen, ank. Kristiania 6./4. — Bien, Petersen, ank. Vejle 7./4. — Enigheden, Friis, afg. Kjøbenhavn 6./4. til Randers. — Haabet, Hansen, afg. Kjøbenhavn 6./4. til Ystad. — Thor, Kromann, er ank. Maracaibo. — Olof Petersen, Albertsen, pass. Kjøbenhavn 6./4. for Greifswalde. — Marie, Petersen, ank. Sunderland 7./4. — Ingolf, Ohlsen, ank. Kjøbenhavn 8./4. — Skirner, Rasmussen, ank. Fowey 7./4. — S. L. Weber, Christensen, ank. Pillau 8./4. — Juliana, Christensen, ank. North Shields 8./4. — Th. Lohse, Boye, ank. Dysart 8./4. — Arietis, ank. Hamburg 8./4. — Industri, Raalauge, ank. Hamburg 9./4. — J. A. Kromann, Christensen, pass. Plymouth 9./4. for Hull. — Fremad, Hansen, ank. Aberdeen 8./4. — Marthing, afg. Bridport 9./4. — Hercules, Bager, ank. Varberg 9./4. — Mester, Petersen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Bonavista, Christensen, ank. Marseille 9./4. — Nathalia, Blachy Head 7./4. for vestg. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Malmø 9./4. — Freya, Petersen, ank. Halmstad 9./4. — Ægir, pass. Dungeness 6./4. vestg.

INDHOLD

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 12. April 1910. — Tysk Sørretsdom. — Skibsfører Jørgen Ploug Oest-Jacobsen. — Øjeblikkeligt virkende Dampfløjtesignal. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings

Kontor er flyttet til

Valdemarsgade 3, Svendborg.

Bestyrelsen.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 162 Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen. Garanterar reel behandling och ferm expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. P
ersburg
Tlfgr.: „ansencoo“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlfgr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikkert Drivkraft.

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

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Tilsalgs.

Norges vakreste Jagt „Adrea“.

Bygget af furu og eg, Hardanger 1892. 60 netto reg. tons, ¹⁰⁵/₁₁₀ Last. 76' × 7" × 21' × 8". Dybgaende 9'.

Godt istand og vel udstyret. 2 sæt udmerkede seil, og meget nyt taugværk.

Kun en kort tid tilsalgs. Kan besigtiges i Stavanger. Prisforlangende Kr. 9,000.

Andr. Buch,

(S.A.E. 344) Stavanger.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre

Anden Side — — — — — 25 —

De øvrige Sider — — — — — 20 —

Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange

10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 15. April 1910.

Fra Ostende skrives til os:

Rorkommandoen. Ved atter at læse i *Dansk Søfartstidende* om de forskellige Skrivelser fra norsk Side angaaende ensartet Rorkommando i alle Skibe, fremsættes følgende som Forslag derom:

Som et Overgangsstadium ved Rorkommandoen at indføre, at denne kommer til at lyde: »Til Styrbord« eller »Til Bagbord«! Det lille Ord »Til« er hurtig udtalt, og vil samtidig henlede Rormandens Opmærksomhed paa, at nu kommer Ordren. At denne skulde udføres forkert med den bestemte Ordre »Til Styrbord« eller »Til Bagbord«, kan vist næppe tænkes. Jeg har forespurgt flere Lodser og ældre Skibsførere, som alle har udtalt, at dette vilde være den bedste Ordning. Efter nogle Aars Forløb vilde det atter falde naturligt, at Ordren kun blev som nu »Styrbord« eller »Bagbord«, uden at derfor nogen Fare for Misforstaaelse kunde opstaa.

Hvis derfor Rorkommandoen forandres i en nær Fremtid, var der mulig Grund til at medtage Ordet: »Til«! *Skibsfører.*

Isforholdene ved Island. Meteorologisk Institut meddeler: Telegram fra Isafjord: Den 9. April læt Is 9 Kvartmil Øst for Cap Nord og ned mod Drangur. Østlig Kuling. Taage.

Telegram fra Isafjord d. 12. April: Spredt Is iagttaget fra Skalavik. Snetykning.

New Foundlands Banken. Imellem $44\frac{1}{2}^{\circ}$ — 48° N. Br. og 47° — 48° V. Lgd. laa i første Halvdel af Marts udstrakte Ismarker. Endvidere passeredes d. 8. Marts en svær Ismark paa 47° N. Br. og 53° V. Lgd. *(Ritz. Bur.)*

»Lusitania«s Propeller. Det meddeles »Shipp. Gaz.«, at »Lusitania« fornylig har sat en ny Rekord. Lørdag den 5. Marts tilbagelagde Skibet nemlig den 193 Sm. lange Vej fra Nantucket til Ambrose Kanalen med en Fart af 27 Knob. Selv paa sine Rekord-Rejser har »Lusitania« ikke tidligere naaet en saadan Fart i aaben Sø. Skibets Officerer mener, at denne store Fart skyldes fire Messingskruer, som Damperen fornylig er blevet forsynet med. To af disse Skruer er i Forvejen blevet prøvet paa »Mauretania«, dog uden særlig Virkning. De ny Skruer har fire Blade hver, medens de før benyttede kun havde tre.

Garston Dock. I Følge Meddelelse til Nordisk Skibsrederforening er Indgangen fra Floden til den ny Stalbridge Dock i Garston nu aaben for Trafik, og da den er 3' 6" dybere end den tidligere Indgang, letter den Trafiken betydelig. Ligeledes meddeles det, at Opmudringen af Garston Kanalen skrider godt fremad, og naar den er fuldført, samt Kanalen forsynet med Bøjer og Lys, vil der være liden Risiko ved at sende moderne Dampere til Garston. *(»Norg. Sjøft.«)*

Sir Christoph Furness's Værft. Skibsværftsejer Sir Christoph Furness indførte for et Aar siden forsøgsvis paa sit Værft i West-Hartlepool et System, i Følge hvilket enhver Arbejder ved Værftet tog Aklie til et Beløb af 10 Pd. Strl. i Foretagendet og derefter fik Del i dets Overskud. Efter ni

Maaneders Forløb fik Arbejderne i December en Dividende af 9 pCt., men stemte dog nu mod en Fortsættelse af Systemet med den Begrundelse, at deres Forventning om fuld Beskæftigelse ikke var gaaet i Opfyldelse derved. *(Ritz. Bur.)*

Hvad en Trykfejl kan forårsage. Da norsk Dampskib »Romsdal« d. 25. Marts var for indgaaende til Esbjerg, satte det Signalet »A T«, som efter Signalalfabetet betyder: »Ekspllosion om Bord, saarede«. Hurtigst blev der nu sejlet to Læger ud til Skibet, men det viste sig saa, at der aldeles ikke var Brug for Lægehjælp, og at der ingen Ekspllosion havde været, hvorimod man mente at have signaleret efter Lods. Signalet efter Lods er imidlertid »P T«; men den norske Kaptajn dokumenterede ved at vise sidste Udgave af en engelsk Fartvandsbeskrivelse, som fandtes om Bord, at en Trykfejl i dette Skrift var Aarsag til Fejltagelsen. Denne Trykfejl var han ikke bekendt med før, og derved fik Lægerne en Sejltur i Stedet for Lods.

Isforholdene i Hvidehavet. Firmaet A. I. Andersson & Son i Arkangel skriver til »Norg. Sjøft.«, at der i Følge Meldinger fra Signalstationer og Fyr er meget lidt Drivis i Aar i Hvidehavet. Fra en Del Pladser meldes, at ingen Is er synlig. Da Klimaet for Øjeblikket er usædvanlig mildt, kan man regne med tidlig Aabning af Skibsfarten, sandsynligvis omkring 13. Maj (ny Stil).

Grundstødning. Kristiania, 13. April. Dampskibet »Eljan« af Stavanger, som gaar i den statsunderstøttede Islandsrute, er i Nat i Følge Telegram til »Norg. Sjøft.« grundstødt i Vattestrømmen ud for Bergen. Skibet staar højt paa Land, men antages at være tæt. To af Salvators Bjergningsdampere kom til Stede i Morgen og har begyndt Bjergningsarbejdet. Skibet har fuld Last af Stykgods, Træ og Salt, der nu losses i Lægtene, og antagelig snarest vil blive sendt videre med Liniens anden Damper »Prospero«. Vejret er i Dag gunstigt, og Stedet ligger ikke udsat, saa Udsigterne for Bjergning er de bedste. Om Bord paa »Eljan«, der ejes af O. Wathnes Arvinger og var paa Rejse til Færøerne, opstod der efter Grundstødningen stor Uro. En Del af Passagererne fik Redningsbælter paa, og nogle sprang i Vandet. Der kom dog ingen til Skade, og en Time efter Grundstødningen var alle velbeholdne i Land. »Eljan« maa være grundstødt med stærk Fart, thi den staar højt paa Land. Damperen »Hanseal«, som gaar i Rute mellem Øst- og Vestlandet, skulde i Nat i Mørke og Regntykning passere Vattestrømmen. Den tog Fejl af Fyret og »Eljan«s Lanterne og løb paa Grund omtrent 20 Favne fra »Eljan«.

Ved Grundstødningen havde »Eljan« Lods om Bord.

Anbringelse af Patentloggen paa Skibssiden.

Vi har modtaget følgende:

Hr. Redaktør!

Vil De finde Plads i Deres ærede og ansete Blad for nedenstaaende Beskrivelse af en Patentlogs Anbringelse paa Siden af et Skib, tror jeg, det vil give Anledning til,

at mange, der interesserer sig derfor, vil tage Sagen praktisk op.

Ideen skyldes Kaptajn i Svensk Østasiatisk Kompagni Bergström, Fører af S/S. »Oceana«.

Efter mange Forsøg er han kommet til det Resultat, jeg her har søgt at tydeliggøre ved Tekst og Skitser.

Jeg kan tilføje, at jeg personlig med Held har indrettet Loggen paa nævnte Maade i Det østasiatiske Kompagnis Dampere «Anamba» og »Tranquebar«.

Jeg forbliver med Højagtelse Deres

E. Juul-Hansen.
Skibsfører.

Patentloggens

Anbringelse til Aflæsning paa Broen.

Af et Logur borttages Dækslet og Værket. Den Tap, (A) Fig. 1, der i den resterende Del tjener til at dreje Urværket, afsaves, og en lille Øjebolt indsættes i Stedet i Midten af Akslen (B).

NB. Godset er som oftest for tyndt til at bore i. Øjebolten kan da fastskrues i en lille Jernklods, som loddes paa Akslen.

I Øjebolten indsættes et S (C) og i dette en Ring (D). Loggemaskinen samles nu igen uden Urværket.

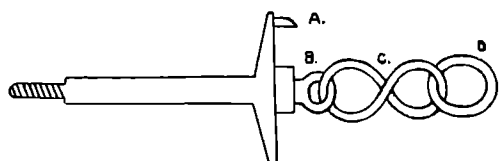


Fig. 1.

Den yderste Ring forbindes nu med et andet helt Logur med en meget smækker Wire (E) og i omtrent 1 Fods Afstand fra dette Logur paasættes et lille Svinghjul (F) Fig. 2.

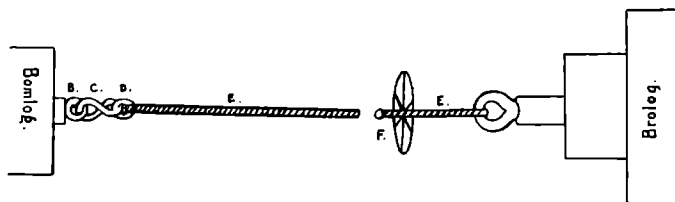


Fig. 2.

En Bom rigges ud fra Skibssiden. Den kan maale 12' x 5" x 3" og forsynes i sin inderste Ende med et Beslag — som til en Losseboms Rodende — og i sin yderste Ende med et andet Beslag, der viser vinkelret op fra Bommen og har et Hul til Toplent og et Øje paa hver Side til For- og Agterhaler.

Desuden anbringes en lille Blok eller Skive til Udhaler.

All dette er vist i Fig. 3.

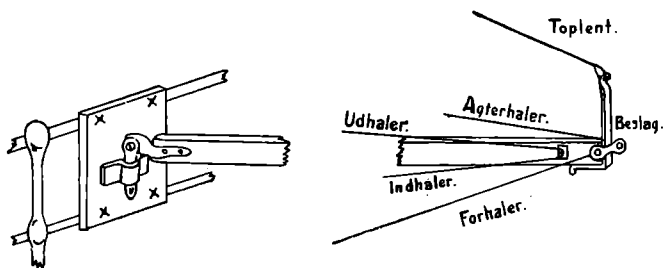


Fig. 3.

Paa Bommen glider en Slæde Fig. 4 (S). Slæden har Udhaler gennem den nævnte Blok og Indhaler. Paa Slædens Overside er Skoen til Loggen anbragt og endvidere en Klampe (x).

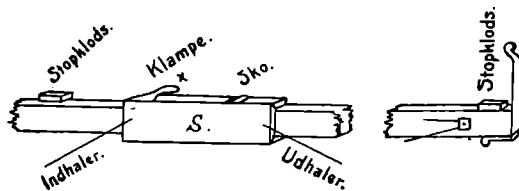


Fig. 4.

Anbringelsen.

Paa Kommandobroens Lønning eller andet dertil bekvemt Sted skrues Skoen til Loggen fast, og Uret (det, som ikke er skilt ad) sættes paa Plads.

Fra Dækket under Broen udrigges Bommen i c. 20 Fods Afstand agtenfor Broen, Loggen (den med Øjebolten) hales ud, og begge Logurene forbindes nu med Wiren. Se Fig. 5.

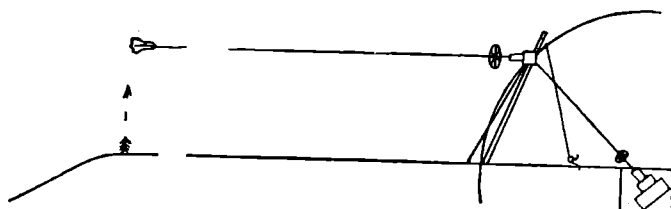


Fig. 5.

Da Loguret paa Bommen skal kunne hales ud og ind, blandt andet for at smøres, bliver Bommens Stilling følgende:

Loguret paa Broen er Centrum for en Bue, der har Forbindelseswiren som Radius, og hvis Endepunkter bestemmes af Loguret paa Bommen i sin yderste og inderste Stilling.

Bommen kommer derfor altid til at staa forefter med sin yderste Ende. I øvrigt er dens Stilling horizontal.

Hvor stor en Vinkel, den danner med Skibssiden, afhænger af, hvor langt den staar agtenfor Brologgen og af, hvor langt den rager udenfor Skibssiden.

Linens Længde

og Logflynderens Stigning.

Linens Længde bestemmes af Skibets Længde eller rettere af Afstanden fra Bommen til det Sted paa Skibssiden, hvor denne holder op at være parallel med den modsatte Side og begynder at løbe ind mod Stævnen.

Svømmer Flynderen ud for det nævnte Punkt, kan Skibet dreje for saa haardt Ror, man vil give det. Flynderen vil aldrig røre Skibssiden.

Da Flynderen paa Grund af den kortere Line vil dreje raskere rundt, end naar den med lang Line slæber agter, maa den bremses lidt.

Dette gøres nemmest ved med en Metalsav at skære c. 1" ned i Kanten af to modstaaende Blade og derefter høje de fremkomne Kanter imod Skruens Stigning, som vist i Fig. 6.

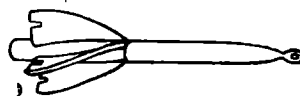


Fig. 6.

Bemærkninger.

Det er værd at lægge Mærke til følgende:

Anbring paa Bommen en Stopklods, hvor Slæden kommer i sin yderste Stilling og c. 4 Fod fra Bommens inderste Ende en anden Stopklods (vist i Fig. 4) saa Slæden ikke kan hales længere ind.

Flynderen vil da slæbe klar af Skibssiden, naar Bomloggen er indhalet f. Eks. for at smøres.

Wiren — et Stykke af Clausens Patentlodline er det bedste — mellem begge Logurene skal være saa slæk, at den hænger i svag Bugt. Dette overbeviser man sig bedst om ved Forsøg.

Da det gælder om uden Besvær at kunne faa Bommen hurtig paa Plads, naar den har været rigget ind, sættes paa Lønningen, hvor Forhaleren skal gøres fast, en Krog og i Forhaleren en Kovs, som saa blot hugges paa Krogen.

Agterhaleren maa, for at gaa klar af Svinghjulet, sættes godt nedefter paa Gelænderet under Lønningen og saa langs med Bommen som muligt.

Retningen fra Brologgen til Flynderen skal jo helst være saa relliniet som muligt. Esset og Ringen i Brologgen gør da mindst Modstand og arbejder under Loggens Omdrejninger bedre.

Bommen skal derfor ikke være længere end 10 à 12 Fod, og Bommens Afstand fra Brologgen maa afpasses efter Skibets Længde.

Der maa jo ogsaa tages fornødent Hensyn til, at Linen faar passende Længde.

Smør Esset og Ringen godt med tyk Olje, og prøv ved Forsøg at faa Wiren tilpas slæk og Bommen indstillet en Gang for alle.

Pas særlig vel paa, at Flynderen ikke slæber agten for det Sted, hvor Skibssiderne ophører at være parallelle, thi er Linen gjort for lang, vil Flynderen røre Skibssiden under Drejning.

Skal Loggen hales ind, gøres det bedst saaledes:

Hal Slæden ind. Tag fat i Linen og hal Svinghjulet og c. 3 Favne Line om Bord. Læg da Linen i Klampen, Fig. 4 (x) og hal Slæden ud igen. Resten af Linen hales da ind over Klampen, og naar Flynderen kommer op af Vandet, hales den helt op til Slæden, som saa hales ind.

Man lader da Agterhaleren gaa, og Bommen svinger i sin Toplent langs Skibssiden og bliver dér.

Det er bedst at have en Bom med Slæde paa hver Side af Skibet og indstillet med fast Forhaler. Saa behøver man kun at skifte Logurene og Wiren. Forøvrigt kan Flynderen slæbe til Luvart selv med meget høj Søtværs ind uden at røre Skibet.

Det lille Svinghjul ved Brologgen holder Wiren i jævne Omdrejninger. Det er »handy« hertil at benytte f. Eks. Ventiljulet fra et Dampspil eller et Lysglas.

P. S. Det kan have sin Vanskelighed at faa Bommen og Loggen paa Broen stillet saa nøjagtig, at Linen mellem Loggene passer til begge Sider. Man gør da bedst i at anbringe Brologgen, som Fig. 7 og 8 viser, hvorved opnaas, at Loggen kan forskydes lidt for og agterefters. Den skraa Stilling giver Loguret frit nikkende Bevægelse i sine Bærelser, og Omdrejningerne bliver da ganske jævne. Paa samme Maade gør man bedst i at stille Loguret paa Bommen lidt skraat, c. 10 eller 15 Grader.

Det lille Svinghjul arbejder bedst i c. 8 Tommers Afstand fra Loguret. Det er praktisk at have Linen mellem begge Logurene forsynet med smaa Hager, saa den let kan hægtes af eller paa.

Det anbefales at forsyne Patentloglinen med en Blystrimmel c. en Favne foran Flynderen.

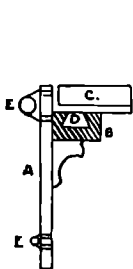


Fig. 7.

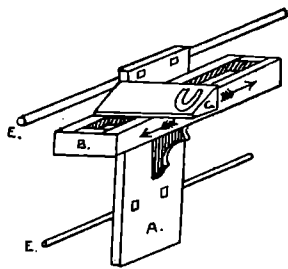


Fig. 8.

I Fig. 7 og 8 er A et smalt Bræt, paa hvilket Klodsen B, der har en svalehaleformet Rende, er fastskruet.

I Renden glider Klodsen D, som bærer Skraaplanet C, hvor Loggen anbringes i sin Sko.

Gelænderet, hvor det hele anbringes, er fremstillet ved E.

Søfolk i Statsbanernes Skibe.

Vi har modtaget følgende:

Danmark har indtil for maaske 10—15 Aar siden kunnet glæde sig ved en dygtig Sømandsstand, og naar der i den sidste Tid klages over, at Sømændene kvalitativt er gaaet tilbage, da har man stadig hørt den Grund angivet, at Tilgangen af de gode Elementer bliver mindre og mindre, fordi Alderdommen ikke er sikret hverken ved Pension eller ved f. Eks., at der fra Statens Side gøres noget for Sømændene. Ak ja! der har været talt og arbejdet for alle Samfundsklasser, men ikke ret meget for Sømændene.

Da jeg forleden Dag stod paa Halskovbroen i Korsør og betragtede et af Statsbanernes Skibe, medens dette blev halet gennem Broen, faldt den Tanke mig ind, at Statsbanernes Skibe maatte være det rette Sted for Sømænd, naar disse i Alderen mellem 25 og 30 Aar vil trække sig tilbage fra den oversøiske Fart. Statens egne Skibe byder jo paa Pension og en sikker Livsstilling, og jeg tænkte mig ogsaa, at netop her var Stedet for virkelig uddannede Søfolk, hos hvem Respekt og Disciplin er en naturlig Følge af deres Sejlads som Sømænd, med andre Ord for den Slags Folk, som af Hensyn til Passagerernes Liv og Velfærd alene burde have hjemme i Statens store Passagerskibe; men hvor forbausset blev jeg ikke, da jeg af en gammel Sømænd fik følgende Forklaring, og da jeg nærmere kom til at se paa Besætningens Duelighed.

Den gamle Sømænd fortalte mig: Statens Skibe har ikke altid været Stedet for Sømænd i Ordets bogstavelige Forstand. Her i Korsør er det ikke ualmindeligt, at Folk sejler lidt med en Indenrigs-Farer, maaske med en Kvase eller en Stenbaad om Sommeren, om Vinteren fisker de lidt og gaar for Resten og venter paa, at en Reserve-matrosplads eller Reservefyrbøderplads skal blive ledig for senere at glide ind i de Fastes Rækker; han udpegede mig paa Skibet som halede gennem Broen forskellige Folk: 1 Depotarbejder, 1 Tømmermand o.s.v. Ved nøjere at betragte den Maade, hvorpaa disse Folk arbejdede, saa man, at maaske to af hele Besætningen var virkelig uddannede Sømænd: at Forhalingen gik langsomt og til Ærgrelse for Folk, som stod og ventede paa at passere Broen, behøver ikke at forklares. Havnemesteren gjorde et Forsøg paa at skynde paa Folkene, selvfølgelig forgæves; to Mand prøvede paa at dreje Roret, ogsaa forgæves, paa Broen taltes der om, at Roret var rustet fast, andre paastod, at de to Statsbanesømænd halede hver sin Vej uenige om, hvad der var Styrbord og Bagbord.

Man fortalte ogsaa følgende lille Historie: Om Bord i S/S. »Tranekjær« meldte sig en Dag en Mand og bad om at maatte sejle med til Rudkjøbing og tilbage for at lære at styre. »Jeg kan faa Ansættelse i Statsbanernes Skibe, hvis jeg blot kan styre,« sagde Manden. At han ikke var Sømænd, siger sig selv.

I den danske Søfarts Interesse burde der af al Magt arbejdes hen til, at der i Statens Skibe aabnedes fuld Adgang først og fremmest for befarne Søfolk.

Bønnelykke.
Fhv. Skibsfører.

Fragtmarkedet.

Kort efter at vor sidste Beretning gik i Trykken, blev det almindelig bekendt, at den saa længe i Wales truende Kulstrejke definitivt var afværget, hvilket virkede i høj Grad befriende. Der gjordes igen paa enkelte Dage en stor Befragtningsforretning i Wales til faste Rater, men det store Udbud af Tonnage trykkede hurtigt Markedet, som snart tømtes for de mest presserende Ordre, og som nu gennemgaaende ligger 3 à 4½ d. lavere end Ugen i Forvejen. Ogsaa paa Østkysten deprimeredes Markedet, og det er navnlig meget smaat med Laster til Østersøen. Paa Tynen og i Blyth er det næsten umuligt at arrangere prompt Ladetørn, og Ekspeditionerne har ikke været gode i den sidste Tid. Hvad de hjemgaaende Markeder angaar, da viser disse ikke megen Forandring. Sortehavet og Azov ligger fast, hvorimod La Plata er en Smule flovere. I Østersøen er Stemmningen nærmest uforandret flov for prompt Lastning med Knaphed paa Laster, og Raterne er lave. Kronstadt blev naaet af den første Handelsdamper (dansk S/S. »Sarmatia«) allerede d. 9. April, og man skal en Menneskealder tilbage for at finde en lignende tidlig Navigationsaabning.

Det østlige Marked ligger lidt bedre. Fra Currachee sluttedes en Række Baade pr. April—Maj til 15/ à 15/3 udsøgt Havn, medens Bombay betalte 18/ à 18/6 Dødvægt to Lossehavne. For Bønner fra Vladivostok betales 26/ pr. Juni/Juli til U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet og Azov har ikke fragtet meget, men Tynen er ret fast, og der har hist og her kunnet gennemføres en Ubetydelighed højere Rater for Baade i passende Størrelse og Position. Fra Sulina betales 9/6 à 9/9 N. C. og fra Azov indtil 10/3 for »handy« Tonnage. Store Baade fra Azov opnaaede 9/6 à 9/9 »any«, 6 d. ekstra Hamburg, April Lastning, 9/3 à 9/6 pr. 1.—25. Maj. Fra Kherson og Odessa eller Nikolajeff betales 8/9 L. H. A. R. 9/ Weser, 9/3 Hamburg, prompt.

Middelhavet viser ingen Bedring. Blandt Ertsbefragtingerne nævner vi 7/9 La Goulette/Rotterdam, Middlesbro eller West-Hartlepool, 7/ Carthagen/Rotterdam, »full terms«, 5/ Huelva/Rotterdam (»Tinto« Betingelser). For Salt betales 7/ Torreveja/Calcutta, og for Oliekager fra Marseille til tre danske og/eller svenske Pladser noteres 12/ à 12/6. Ertsraterne fra Bilbao er paa Basis af 4/4½ Middlesbro eller Rotterdam.

Nordamerika har kun lidt at byde paa til lave Fragter. Nogle Baade sluttedes fra Kanada, og der betales 33/9 fra Pugwash, 36/3 à 38/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Fra New York til Australien (fire Havne) akcepteredes en 7.000 Tons Baad til £ 11.300 pr. Juni. For Fosfat fra Tampa til La Pallice og Honfleur betales 15/ pr. April. Træfragterne fra Golfen er lavere, der betales 66/3 til Greenock, 70/ Barrow og Cardiff, 76/3 Hamburg og Lübeck, 105/9 River Plate. Paa Netto Charter fra Golfen akcepteredes saa lavt som 7/9 til U. K. eller Kontinentet, 9/3 Middelhavet (to Lastepladser).

La Plata Markedet er flovet af igen, og lavere Rater blev akcepteret af Rederne. For prompt Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales sidst 8/3 à 8/4½ O. C., fra Bahia Blanca 9/, endvidere for Quebracho fra Colastine pr. 5. Maj—5. Juni 15/, alt med 6 d. Reduktion for direkte Havn.

Østersøen har meget faa Laster for prompt Afskibning. Raterne er usle. Fra Riga er der akcepteret 18/6 D/B. London eller Hull, Frcs. 25 Antwerpen, 26—26½ Rouen og for Korn 8½ à 8¾ d. Havrebasis Rotterdam, 9 à 9¼ Antwerpen, hvilket ogsaa betales fra Libau og Windau. Til Vestkysten sluttedes nogle Hvedelaster til Rater varierende mellem 1/3 og 1/6 Hvedebasis. Fra St. Petersborg noteres 1/ Hvedebasis til London eller Rotter-

dam, 1½ Antwerpen pr. prompt, endvidere 22/6 à 23/ pr. Favn Kortprops til Østkysten, Mk. 19—20 Pulpwood til Rotterdam. Fra Botten pr. f. o. w. betales bl. a. 22/ D/B. B. Skellefteå/London (1,000 Stds.), 19/ Gelle/London (650), Frcs. 31 Sydfinland/Ghent (600), 25/ to Pladser Söderhamn Distr./Cardiff. For Sveller fra Memel til London er Raten omkring 5/9.

Kulfragterne er saa at sige i alle Retninger lidt lavere. Der er fra Tynen eller Blyth bl. a. sidst betalt 3/7½ à 3/9 til Kronstadt, 4 Stockholm (2,400/3,300), 3/7½ Königsberg (2,700), 3/6 Riga (2,000), 4/ Helsingfors (2,500), 3/7½ Holtenau (1,500), 3/6 Swinemünde (2,000), 6/ Oporto (1,600), 6/6 à 6/7½ Genua, 7/ Triest (4,500), 7/6 Venedig (4,100). Fra Hull eller Grimsby betales til Kronstadt fra 3/6 (5.000 Tons Baad til 4/ (2,000 Tons Baad). Fra Forthet sluttedes til 4/9 Memel (900), 4/ Tuborg (1,150), 3/7½ à 4/ Kronstadt, 3/3 Rotterdam. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/3 Göteborg (2,100), 4/6 à 4/9 Lissabon, Frcs. 7½ à 8 Algier eller Marseille, 6/9 à 7/ Genua eller Savona, 7/ Livorno, 8/ Venedig, 6/6 Konstantinopel, 6/ Port Said, 9/ Colombo, 7/3 Las Palmas, 8/ Cap Verde, 15/9 à 16/3 River Plate, 14/6 à 14/9 Rio Janeiro.

Havarier og Forlis.

Elisa, Galease af Øland, der paa Rejsen fra Kalmar til Aalborg grundstødte paa Anholt NV. Rev, er nu bragt flot.

Hafnia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra Filadelfia ankommet til Antwerpen med Tab af Dækslast. Skibet har haft en meget haard Rejse.

Johan, Tjalk af Bremerhafen, er paa Rejsen til Nykjøbing S. med Majs sat paa Grund i Sejrs Bugt, da den var sprunget læk og ikke kunde holdes paa Pumperne. Skibet er senere bragt flot af Svitzers, der efter Tætning bringer det til Bestemmelsesstedet.

Ekersberg, Dpsk. af Bremen, grundstød ved Samsø, er kommet flot efter at en Del af Lasten var losset i Lægtene. Skibet er indkommet til Odense.

Olgaa, Skonnert af Dragør, grundstød ved Rixhøft, er bragt flot og ind til Neufahrwasser.

Vera, 3/m. Skonnert af Marstal, kom d. 12. ds. paa Rejsen til Norge i Ballast, paa Grund paa Læsø. Svitzers assisterer.

C. W. Obel, Aalborg.

Skratobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Ravnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Pillau 13./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./3. — Algørve, Borries, afg. Methil 12./4. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 12./4. Syd paa. — A. N. Hanser, Kruse, ank. Dunkerque 5./4. — Antwerpen, Mad- sen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 8./4. — Arno, Strubberg, afg. Lissabon 10./4. hertil. — Aurora, Fiseher, ank. Bordeaux 9./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Perna 13./4. — Beira, Lunge, ank. Denia 13./4. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 13./4. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Oporto 13./4. hertil. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 11./4. — Dagmar, Bog- vad, ank. Dunkerque 12./4. — Douro, Søberg, ank. Emden 12./4. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 12./4. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 9./4. — Frederik, Thomsen, ank. London 10./4. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 7./4. — Georg- ios I, Sørensen, pass. Holtenau 12./4. til Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 1./4. — Hengest, Munck, ank. hertil 9./4.

(Fortsættes Side 234.)

755. Fyr forstærkes. **Stoddart Island, Pomquet Island og Kidston Island.** **Nova Scotia.** Stoddart Island Fyr og Pomquet Island Fyr, George Bay, forstærkes. Linseapparat af 5te Orden.

Kidston Island Fyr, St. Patrick Channel, Cape Breton Island, forstærkes. Linseapparat af 4de Orden.

756. Redning-Station oprettet. **Canso Harbour.** Paa Lanigan Strand, S.-Siden af Canso Harbour, er oprettet en Redning-Station, forsynet med Baad. 45° 20' 11" N. Br. 60° 58' 43" V. Lgd.

757. Klokketønde udlagt. **Wood End. Provincetown Harbor. Cape Cod Bay. Massachusetts.** Forenede Stater i Nord-Amerika. Omtrent den 21de Marts 1910 udlægges en Klokketønde, Wood End 1 A e. ½ Sm S. 33° V. fra Wood End Fyr, og i S. 33¼° Ø. fra Race Point Fyr.

758. Tønde inddraget. **Plum Island East End. Gardiners Bay. Long Island Sound.** Omtrent den 7de April 1910 inddrages Plum Island East Point Spiritønde Nr. 2, da Løbet mellem Old Silas Rock og Plum Island Ø.-Ende er saa urent, at det ikke kan besesjes.

759. Tønde udlagt. **Morris Rock. Liloyd Neck. Long Island Sound. New York.** Omtrent den 26de Marts 1910 udlægges i 3 m Vand en vandret stribet Spiritønde ved Morris Rock, fra Green Lodge Fyr i S. 15° V., og fra Eatons Neck Fyr i S. 84° V.

760. Ankring forbudt. **Rørledning. East River. New York.** En Rørledning ligger tværs over East River, fra Enden af Sixty Third Street i New York City til Blackwells Island. Ledningen gaar derpaa over Blackwells Island og den Ø-lige Arm af Floden i S. 10° V. og ind i Long Island City ved Foden af Nott Avenue. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Ledningen.

761. Fyr tændt. **Dimers Creek Flats. Fleets Bay. Chesapeake Bay. Virginia.** Omtrent den 1ste April 1910 tændes ved Indløbet til Dimers Creek følgende Fyr: Paa Yderenden af Grunden paa N.-Siden et hvidt, fast Fyr, der vises fra en rød Baake, der staar i 2 m Vand, fra Kanten af Bluff Point i S. 39° V. og 1¼ Sm N. 7° Ø. fra Kanten af Clarks Point. Flammeens Højde: 5 m. 37° 39' 40" V. Br. 76° 19' 39" V. Lgd. Paa Yderenden af Grunden paa S.-Siden et hvidt, fast Fyr, der vises fra en sort Baake, der staar i 2 m Vand, ¼ Sm S. 59¼° V. fra Kanten af Calif Point. Flammeens Højde: 5 m. 37° 39' 47" N. Br. 76° 19' 50" V. Lgd.

Santidig inddrages Port Hand Shoal Tønde Nr. 3 og Dimers Creek Tønde Nr. 4. **762. Advarsel. Strøm. Florida Reefs. Florida.** Flere Skibe er strandet paa Ø.-Siden af Tennessee Reef e. 5 Sm SV. for Alligator Reef Fyr, hvilket sandsynligvis skyldes den stærke Strøm, der sætter ind gennem Jernbanoviadukten mellem Long Key og Conch Key. Aabningerne i Viadukten, som bestaar af 180 Buor, er nu den eneste store Aabning, e. 2 Sm, mellem Fovey Rocks og Knights Key, hvorfor der paa Grund af Vandets forskellige Niveauhøjde uden for og inden for Revet staar en stærk Strøm hen imod Aabningen. Der bør derfor anvendes stor Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden af Yderrevene.

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

763. Tønde udlagt. **Old Tampa Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Spiritønde G 4 er midlertidig udlagt paa det ødelagte South Cut Lower Fyr Nr. 6's Plads. 27° 47' 40" N. Br. 82° 34' 22" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 631. Kjøbenhavn 1910.)

764. Tønder flyttet. **West Pass. Apalachicola Bay. Florida.** I West Pass or følgende Tønder flyttet for at afmærke Løbet, som angives af West Pass Cut Ledelyr: West Pass lodret stribede Klokketønde, e. 700 m N. og V. hen. Southeast Entrance Spidsstønde Nr. 2 e. 460 m N. og V. hen. Northwest Entrance Stumpstønde Nr. 0 e. 700 m N. hen. Tønden har nu Nr. 1.

765. Tønder flyttet. **St. Andrews Bay. Florida.** I Indløbet til St. Andrews Bay er følgende Tønder flyttet for at afmærke Løbet, som har dannet sig V. for den tidligere Ledelinie: St. Andrews Bay Entrance lodret stribede Klokketønde, St.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

731. Vragvager udlægges atter. **Læss-Trindel. Kattegat.** Da den Del af den paa Læss-Trindel i Fjor strandede Dampner »Greetlands«, der efter Strandingen blev staaende paa den læge Del af Grunden, endnu ikke er borttaget, er det forbundet med Fare selv for mindre Fartøjer at passere dette Sted, idet der findes Vragrester, som maa helt op i Vandskorpen. En Vragvager vil blive udlagt ved Stedet. (Kort Nr. 186 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 332. Kjøbenhavn 1910.)

732. Nat-Skydevejsler. Farvand midlertidig spærret. **Svane-Grund. Kattegat.** Fra den 22de til den 26de Maj 1910, begge Dage inklusive, afholdes efter Mærkets Frembud Skydevejsler i Farvandet omkring Svane-Grund, Kattegat. Skydepladsen begrænses mod Nord af en Linie i Ø.—V. gennem Vageren med hvid Slage og i nordøstlig Retning med Grundens NNV-Spids, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Slage og i Sydvestlig Retning med Grundens Ø.-Side, mod S. af en Linie i Ø.—V. gennem Endeløve N.-Punt, mod V. af en Linie fra Endeløve N.-Punt til Vageren med hvid Slage og i nordøstlig Retning med Grundens NNV-Spids.

Naar der skydes, belyses den paagældende Plads med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advarer mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saalænge de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

733. Afmærkning. Møens Teglværks Udsigtsbro. Slegnele. Stege-Bugt. Smaalands-Farvandet. Ved Resterne af den gamle Bro, e. 3/5 Kbl SV. for Yderenden af Møens Teglværksbro, er i 2. m Vand udlagt en Vager med grøn Slage og grønt Flag, 3670 m N. 26° V. fra Stege Kirke. Mellem Vageren og Møens Teglværksbro er der 0.3 a 0.4 m Vand over Resterne af de gamle Bropæle. Stege Kirke: 54° 59' 2" N. Br. 12° 17' 17" Ø. Lgd. (Kort Nr. 112 og 139. Danske Lods, Side 554. Havne-Lods, Side 97. Søm.-Fort., Side 46.)

734. Is ved Island. Telegram fra Isafjærd:

Den 9de April. Tet Is 9 Sm Ø. for Kap-Nord og ned mod Drangasker. Ø-lig Kuling, Yaae.

Den 12de April iagttoges spredt Is fra Skalavik. Paa Grund af Snefykning kan man ikke se langt.

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

B.**I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

735. Lystønde forandret. Malinø. Sundet. Sverrig. Lystønden ved Rendens til Malinø Haven viser nu hvidt Ek-Lyn hver 2 Sek. (Kort Nr. 156, 160, 182 og 210.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 482. Kjøbenhavn 1910.)

736. Fyrskibet »Kalkgrunden« midlertidig ombyttet. Sundet. Fyrskibet »Kalkgrunden« ombyttes den 18de April 1910 midlertidig med Reservefyrskibet Nr. 26, mærket »Reserve«.

737. Signaler for Dampfærger. Trelleborg. Naar Dampfærgeren ventes til Trelleborg, kan der om Dagen for Fyrskibet »Trelleborg Redd« og fra Fyrtaarnet vises to Balloner lodret for hinanden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 276. Kjøbenhavn 1910.)

738. Fyrs Karakter. Harluoto. Finske Bugt. Finland. Harluoto Fyr viser grønt Hvirfigblink fra N. 73° Ø. gennem Ø. til S. 56½° Ø. hvidt og rødt vekslende Lys fra S. 56½° Ø. til S. 43° Ø., rødt Hvirfigblink fra S. 43° Ø. gennem S. til S. 28° V.

739. Fyrskibet »Nekmangrund« atter udlagt. Underavdsignal. Rusland. Fyrskibet »Nekmangrund« er atter udlagt. Det er forsynet med Underavdslokke, hvorind gives Taagesignaler med Tre-Slag hver 10 Sek. 59° 6' N. Br. 22° 14' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 428. Kjøbenhavn 1910.)

740. Forestaaende Forandring i Afmærkning. Odebank. Tyskland. I Begyndelsen af Juli 1910 forandres Afmærkningen ved Odebank saaledes: Tønden Odebank Nord ombygtes med en Lys- og Fløjteønde, der viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. 54° 27' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

Tønden Odebank Syd ombygtes med en Lys- og Fløjteønde med samme Karakter som Tønden Odebank Nord. 54° 7' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

Tønden Odebank Südost ombygtes med en Lystønde med Ø-lig Topbetegnelse, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. 54° 16' N. Br. 14° 34' Ø. Lgd.

Tønden Odebank Südvest ombygtes med en Lystønde med V-lig Topbetegnelse, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. 54° 16' N. Br. 14° 16' Ø. Lgd.

Lys- og Fløjteønderne har en Fiammeløide af 8,5 m. Lystønderne af 3,5 m. Tønderne ved Ø-Siden og ved V-Siden af Banken bliver uforandret. (Kort Nr. 160 og 206.)

741. Forandring i Afmærkning. Helligenhafen. Den røde Tønde paa Skyhørd Side af Rendens til Helligenhafen, ud for Wartenburg, er ombygget med en sort Pæl med rød Pirkant paa Toppen. 54° 22' 31" N. Br. 11° 0' 38" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116 og 125.)

742. Løseplads afmærket. Kolberg Heide. Kieler Bugt. Paa Kolberg Heide er en Løseplads afmærket saaledes: Mod N. med en grøn Tønde 1 med en grøn Ballon, 54° 27' N. Br. 10° 18' Ø. Lgd., og en grøn Tønde 2 med to grønne Balloner, 54° 27' N. Br. 10° 20' Ø. Lgd., mod V. af en Linie fra Tønde 1 til Vagthuset ved Wondorf Sluse, med Ø. af en Linie fra Tønde 2 til Heidekate Farenhns.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

743. Tønde forandret. Balg. Zuidereze. Holland. I Balg er Slumptonøden ombygget med en Forløjteønde, 53° 0' 17" N. Br. 4° 53' 8" Ø. Lgd.

744. Afmærkning. Farvandet til Ewijkshuis. Tønde forandret. Sloot. Farvandet til Ewijkshuis er nu afmærket saaledes: For Indgaaende om Skyrbord, rød Vager Nr. 8 med 2 Balloner, rød Slage Nr. 1 med Kægle over en Ballon,

7 røde Slager hver med to Balloner. Om Bagbord, sort Slage Nr. 1 med Kors over en afkortet Kægle, 11 sorte Slager med afkortet Kægle. Den røde og sort lodret stribeede Anduvningstønde Nr. 7 med Kors i Stoot er til Forsøg ombygget med en rød og sort lodret stribet Klokkeønde.

745. Fyr i Orden. Nieuwe Rotterdamsche Waterweg. Fyret paa Due d'Albe Nr. 4 paa S-Siden af Farvandet i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg er atter i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 388. Kjøbenhavn 1910.)

746. Skiver udlagt. Ribbenplaat. Zeegat van Boere. Neeltje Jansplaat. Zeegat van Zierikzee. Til Brug ved Skydevælsere er der paa Ribbenplaat anbragt tre Pæle, paa 51° 52' 50" N. Br. 4° 0' 12" Ø. Lgd., paa Neeltje Jansplaat to Jernskiver og tre Pæle, paa 51° 37' 40" N. Br. 3° 46' 12" Ø. Lgd., og Pæle paa 51° 38' 46" N. Br. 3° 47' 54" Ø. Lgd.

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

747. Forestaaende Forandring af Fyr og Taagesignal. Inddragning af Fyrskib. Dover Harbour. England. Omtrent den 22de Juni 1910 slukkes det midlertidige Fyr, og det midlertidige Taagesignal ophører paa V-Hovedet af Detached Mole og et nyt Fyr tændes. Det er et rødt Fyr med En-Formørkelser hver ½ Minut, Lys 27 Sek., Mørke 3 Sek. Taagesignaler gives fra samme Tid med et Taagehorn, der hver 10 Sek. giver Ek-Stød af 3 Sek. Varighed.

Sandtlig indtræges Fyrskibet »Pier Works«, som ligger Ø. for Detached Mole, som laa sunket 4 Km N. 88° Ø. fra Fyret paa Hovedet A af Balgønderen, og borttaget. 50° 35' N. Br. 2° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« 304. Kjøbenhavn 1910.)

748. Vrag borttaget. Portland. Harbour. Vraget af Lodskruteren »Spirit«, som laa sunket 4 Km N. 88° Ø. fra Fyret paa Hovedet A af Balgønderen, er borttaget. 50° 35' N. Br. 2° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« 304. Kjøbenhavn 1910.)

749. Mole og Fyr borttaget. Avonmouth. Bristol Channel. Ved Avonmouth er de to røde, sidste Fyr paa Molen, 57½ Km N. 57° Ø. fra North Pier Head slukket, og hele Molen, fra hvis Yderende de vises, borttaget. 51° 30' N. Br. 2° 42' V. Lgd.

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

751. Fyr forandret. Ondarroa. Spanien. Det hvide Fyr paa Ø-Molen ved Ondarroa er forandret til et rødt Fyr med samme Lysvehne. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 551. Kjøbenhavn 1910.)

752. Fyr tændt. Mc Farlane Point. Petticoat River. New Brunswick. Paa Mc Farlane Point er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvindten: 5 Sm. Hvidt, c. 8 m højt Fyrtaarn. 46° 0' 30" N. Br. 64° 41' 50" V. Lgd.

753. Fyr tændt. Outhouse Point. Petticoat River. Paa Outhouse Point, lige over for Monston, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsvindten: 5 Sm. Hvidt, c. 8 m højt Fyrtaarn. 46° 5' 4" N. Br. 64° 45' 35" V. Lgd.

754. Fyr forstærkes. Musquash Island. Hendry Farm og Newcastle. Fyrene Musquash Island og Hendry Farm i Washadenook Lake, og Newcastle i Miramichi River forstærkes. Linsseapparat af 6te Orden.

Andrews Bty Bar lodret stribede Spidstønde og Middle Ground Point Stumpstønde Nr. 1. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 90. Kjøbenhavn 1910.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

766. Fyr midlertidig slukket, Tutoia, Brasilien. Tutoia Fyr paa N.-Kysten af Papagato Island er midlertidig slukket. 2° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd.

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

767. Fyrskibet »Krishna« atter udlagt, Bay of Bengal, Birma. Fyrskibet »Krishna« er atter udlagt paa Station. Det viser hvidt To-Blink hver 30 Sek., Blink 1¼ Sek., Mørke ¼ Sek., Blink 1¼ Sek., Mørke 22½ Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 155. Kjøbenhavn 1910.)

768. Forandring af Lystønde, North Channel, Penang Harbour, Malacca Strait. I Begyndelsen af Maj 1910 forandres det hvide Lys med Formærkelser paa den røde Lystønde i North Channel til rødt Lys med Formærkelser. 5° 30' 50" N. Br. 100° 16' 40" Ø. Lgd.

769. Forandring i Afmærkning, South Channel, Penang Harbour. I April 1910 indrages den røde Spidstønde Nr. 9, som ligger 2 Sm S. 56° V. fra Pulo Rimau Fyr. 5° 12' N. Br. 100° 15' Ø. Lgd. Samtidig flyttes Tønde Nr. 10 til Kanten af 5. m Banken 1½ Sm S. 25° V. fra Pulo Rimau Fyr, og faar Nr. 9. 5° 12' N. Br. 100° 16' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

770. Ankerpladsen ved Pangkal Pinang, Banka Ø.-Kyst. Ankerpladsen S. for Øen Pandjang kan kun benyttes i Vestmonsunen. I Østmonsunen finder Skibe, der lade eller losse ved Pangkal Pinang, god Ankerplads mellem Gerek og Gosong.

771. Fyr forandres, Lodsfyrskebet i Palembang Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Lodsfyrskebet i Palembang Rivier skal forandres til et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink af 10 Sek. Varighed. 2° 11' S. Br. 104° 57' Ø. Lgd.

772. Lystønde forandret, Deli Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide, faste Lys paa den sorte Lystønde Nr. 3 ved Ø-Siden af Farvaudet i Deli Rivier er forandret til hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 3° 51' N. Br. 98° 44' Ø. Lgd.

773. Fyr slukket, Lankat Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide Fyr med Formærkelser paa den venstre Bred ved Munden af Lankat Rivier er slukket. 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

774. Fyr tændt, Taagesignal oprettet, Mogudeki (Bundegi) Island, Ferrieres Islands, Korea V.-Kyst. Paa Mogudeki Island er tændt et rødt og hvidt vekslende Fyr hver 5 Sek. Flammens Højde: 63 m. Synsviddens: 18 Sm. Hvidt, c. 8 m høj Taarn. Taagesignal gives med Sirene, der hver 1½ Minut giver to Stød, dyb Tone 3 Sek., Pause 3 Sek., høj Tone 3 Sek., Pause 81 Sek.

Karantænebestemmelser m. m.

775. Karantænebestemmelser, Malta. — Bengazi er erklæret for smittet af Kopper og Algier for smittet af Tyfus.

Kjøbenhavns Børskurs d. 14. April 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	91 — 1/2	91 1/4	91 3/4
Danmark	—	—	—
Norden	82 1/2	82 1/2	82 3/4
København	—	11 1/4	12
Carl	—	70 1/2	71 1/4
Dannebrog	76 — 1/4	76	76 1/4
Skjold	—	44	46
Urania	—	—	—
Union	9 3/4	9 1/2	10
Dampsk. af 1896	—	76 1/4	77
Hejmdal	—	86	88 1/2
Østasiatiske	165 — 162	162 1/4	162 1/2
Østersøen	—	—	—
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	70 1/2	72
Torm	—	61	65
Inga	—	—	—
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	50	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	39 — 3/4	39 3/4	40
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 3/8% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 1/2% uops. Stats.	—	94	96
3 1/2% Husejer Kreditk.	—	85 3/4	86 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	—	90	92
4% — — — 2. Serie.	—	97	99
4% — — — 1. — — — ..	—	99 1/2	100
3 1/2% Østift. Kreditf.	—	89 1/2	89 1/2
4% — — — — — ..	—	86	86 1/4
3 1/2% Landkreditk.	—	93	95
4% Østift. Kreditf.	—	94 1/4	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	149	149 1/2
Privatbank	102 — 101 3/4	101 3/4	102
Landmandsbank	136 1/2 — 136 1/4	131 1/2	131 3/4
Handelsbank	—	133 1/4	134
Grundejerbank	26 1/2 — 25 1/2	25 3/4	26
Burm. & Wain	88 — 1/4	88	88 1/4
Helsingørs Jærnsk.	—	86 3/4	87 3/4
Sukkerfabr.	279 3/4 — 1/4	279 1/4	279 1/2
Bryggeri Aktier	157 1/4	157 1/4	157 1/2

Vekselkurser d. 13. April 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.30	—
Amsterdam	150.45	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 13. April 1910.

Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols.	91.25
3 3/10% — Boden Kredit.	87.90
5% Mexikanske 1899	102.60
5% Rumænske Stats	102.50
4% — — 1890	94.90

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

„Forenede Dampsk.“ 206,000, „Norden“ 20,000, „København“ 22,000, „Carl“ 6,000, „Skjold“ 16,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 326,000, „Østasiatisk“ 1,346,000, „Dannebrog“ 6,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden,

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tilkøb.
 Tyskland:
 R 105 Nordsee. Deutsche Kiste: Eider-Mündung. I: 50,000. Pris: 1,10 M.
 N 74 Holland: Holand: Westkust Sumatra. Baloe-øilanden. Vaarvaters nabij en de Osten
 Eiland Pini. I: 100,000. Marts 1910. Pris: f 1,25.

— Hjelm, Sørensen, afg. herfra 12./4. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Swansea 5./4. til Leghorn. — Jolantha, Simonsen, ank. Havre 12./4. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 11./4. til Riga. — Kentucky, Andresen, ank. Ferdinandina 8./4. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./4. — Kursk, Gommessen, ank. Antwerpen 12./4. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 10./4. — Loire, Craignou, ank. Riga 7./4. — Louise, Bønnelykke, ank. Riga 9./4. — Louisiana, Ørsted, afg. Aalborg 13./4. til Aarhus. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 14./4. hertil. — Moskov, Jonsen, ank. hertil 14./4. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Tunis 11./4. til Piræus. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 13./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 13./4. — Omsk, Harder, ank. Hull 13./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./4. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Newcastle 4./4. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. London 29./4. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 12./4. for Antwerpen. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 12./4. for Antwerpen. — Seine, Dampt, pass. Brunsbüttel 10./4. for Dunkerque. — Skalholt, afg. herfra 12./4. til Riga. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 8./4. til New York. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 12./4. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. Messina 12./4. — Tyr, Thaning, afg. herfra 12./4. til Windau. — Viking, Meyer, ank. Stettin 10./4. — Dokka, afg. Manchester 9./4. til Liverpool. — Dagfin, ank. Stettin 3./4. — Karin, afg. Stettin, 6./4. til Manchester. — Vadsø, ank. Stettin 10./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 30./3. — Johan Siim, Nielsen, ank. Lübeck 12./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 11./4. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hull 10./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Girenti 13./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Tanganrog 8./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Tanganrog 6./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Pozzuoli 9./4. til Novorossisk. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Jaffa 9./4. til London. — Nøwa, Dahl, afg. Tanganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Methil 10./4. — Nautik, N. Nielsen, afg. London 9./4. til Sevilla. — Nexos, Basse, ank. Honfleur 9./4. — Gerda, Iversen, afg. Girenti 9./4. til Marseille. — Johanne, Thøgersen, ank. London 9./4. —

Laura, Pedersen, ank. London 11./4. — Cito, Jepsen, afg. Goole 11./4. til Königsberg. — Napoli, Mathiasen, afg. Liverpool 12./4. til La Pallice. — Bodil, Uldall, ank. Santander 9./4. — Norma, Schiff, afg. Pernau 12./4. til Preston. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 11./4. til Zwijndrecht.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Dunston 8./4. — Martha, Christensen, ank. Antwerpen 8./4. — Elna, Rathje, ank. Arzew 10./4. — Therese, Petersen, afg. Arzew 9./4. — Simone, Møller, afg. Arzew 8./4. — Jeanne, Løffler, ank. North Shields 7./4. — Vera, Rissø, ank. Arzew 11./4. — Daisy, Lagesen, ank. Hetton 8./4. — Anine, Leth, ank. Cette 13./4.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Swinemünde 9./4. — Hamlet, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Helge, Pii, ank. Neufahrwasser 11./4. — Rolf, Reese, afg. Windau 8./4. til Rotterdam. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Grimsby 8./4. til Kronstadt.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 12./4. til Lübeck. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 12./4. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 11./4. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 2./4. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, er ank. Kjøbenhavn. — Wien, Boeck Hansen, ank. Dunkerque 26./3. — Roma, v. Thun, ank. Dunkerque 31./3.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Antwerpen 6./4. — Russia, Poulsen, ank. Narva 11./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Tunis 4./4. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Erichsen, ank. Sagua 10./4. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 9./4. — Canadia, Jespersen, afg. Bahia 11./4. — Livonia, Lindberg, ank. Burntisland 12./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. St. Lucia 12./4. — Patria, Larsen, ank. Cienfuegos 26./3. — Gratia, Sørensen, ank. Arzew 8./4. — Astoria, Neergaard, ank. Havana 9./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Avilles 8./4. — Gallia, Nielsen, ank. Lübeck 12./4. — Caledonia, Hansen, ank. Pensacola 5./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 9./4. — Kotonia, Rasmussen, afg. Blyth 11./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Windau 12./4. — Granaria, Poulsen, afg. Kristiania 12./4. — Carbonia, Mathiesen, ank. Marseille 12./4. — Estonia, Winckler, ank. Ferdinandina 12./4.

Dan. Fiona, Hansen, afg. Libau 9./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Rotterdam 13./4. — Secalia, Jensen, afg. Tampico 10./4. — Frumentia, Andersen, ank. New York 6./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 5./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 3./4.

Æro. Emanuel, Hansen, ank. Bandholm 10./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 8./4. — Helene, Sørensen, ank. London 11./4. — Sjælland, Dam, ank. Kiel 11./4. — Agnete, Sonnichsen, ank. Antwerpen 12./4. — Hermia, Hansen, pass. Holtenau 13./4. — Alice, Schultz, ank. Riga 12./4.

Svendsen & Christensen. N. G. Petersen, Møller, ank. Swinemünde 13./4. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Hango 13./4. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 13./4. nordg. — I. D. S. Adolph, Feuger, ank. Rotterdam 11./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 8./4. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. St. Vincent 4./4. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Cardiff 6./4.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kjøbenhavn 12./4. — Eklipika, Hemmingsen, pass. Algier 5./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Harburg 9./4.

Nordsøen. Nordland, Møller, pass. Reden 9./4. syd. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 7./4. — England, Andersen, ank. Gjedser 12./4. — Holland, Poulsen, afg. Windau 12./4. — Rusland, Madsen, ank. Methil 11./4.

Europa. Europa, Hansen, ank. London 10./4. — Frankrig, Friis, afg. Riga 13./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Hamburg 4./4. — Belgien, Nielsen, ank. London 12./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Swansea 7./4. — Freja, Nielsen, ank. Antwerpen 12./4. — Vera, Thing, afg. Methil 13./4. til Tuborg.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Rotterdam 9./4. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 8./4. — Rimfaxe, Faber, ank. Rotterdam 12./4. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 10./4.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Nykjøbing F. 13./4. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 10./4.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Rufisque 13./4. — Nelly, Clausen, pass. Helsingør 11./4. for Hudiksvall. — Fanry, Eriksen, pass. Gibraltar 6./4. for Reykjavik. — Lilly, Nielsen, ank. Aarhus 6./4. — Alexy, Jessen, afg. Licata 8./4. til Oporto. — Dagny, Sørensen, ank. Barry Dock 11./4. — Mary, Bang, afg. Middlesbro 9./4. til Norrköping.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, pass. Perim 9./4. for Suez. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Hongkong 10./4. til Shanghai. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Cathay, Kruse, ank. Kobe 12./4. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Antwerpen 9./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Nørre Sundby 13./4. — Samui, Licht, afg. London 12./4. til Kjøbenhavn. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 9./4. til Suez. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Galle 10./4. til Penang.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 2./4. til Le Havre. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Thore. Perwie, Egidiusen, ank. Kjøbenhavn 10./4. — Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 11./4. — Mjølner, Clausen, ank. Kjøbenhavn 12./4. — Kong Helge, Olsen, ank. Reykjavik 12./4. — Austri, Juliusson, ank. Reykjavik 12./4. — Vestri, Hansen, ank. Reykjavik 12./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, ank. Nordby paa Fanø 11./4.

Rønne. Leif, ank. Helsingør 3./4. — Gudmund, ank. Fakse 4./4. — Freja, ank. Kalmar 4./4. — Veset er ank. Aalborg. — Enigheden, er ank. Nykjøbing M. — Oline Dahl er ank. Nykjøbing F. — John Hintze er ank. Kolberg. — Herman Olsen er ank. Swinemünde. — Bølgen er ank. Trawemünde. — Sigurd er ank. Oscarshamn.

Svendborg. Dagny, Rasmussen, ank. Boston 6./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Kings Lynn 6./4. — Ellen, Andersen, ank. Groningen 7./4. — Venus, Andersen, ank. Stockton 7./4. — Urda, Hansen, ank. Drøbak 7./4. — Standard, Rasmussen, ank. Dysart 7./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Aabenraa 7./4. — Flora, Sørensen, ank. Barfleur 8./4. — Christian, Jørgensen, ank. Lübeck 7./4. — Vega, Rasmussen, ank. Stettin 8./4. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Antwerpen 8./4. — Capella, Hansen, ank. Helsingborg 9./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Ipswich 9./4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Stettin 10./4. — Ruth, Falentin, ank. Dover 9./4. — Ester, Petersen, ank. Karlshamn 10./4. — Ariel, Ravnemose, ank. Kristiania 10./4. — Guldberg, Ruhlücke, ank. Methil 11./4. — Frejr, Brandt, ank. Kragerø 11./4. — Mine, Jørgensen, ank. Prollheli 11./4. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Volgast 11./4. — Peter, Jørgensen, ank. Volgast 10./4. — Activ, Mouritzen, ank. Charlestown 10./4. — Confidence, Michaelsen, ank. Fowey 11./4. — Martin, Wilde, ank. St. Servan 11./4. — Severine, Jensen, ank. Nykjøbing F. —

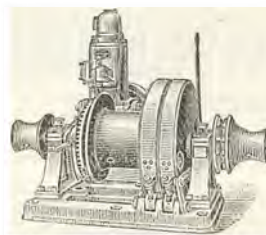
Pampa, Jensen, ank. Danzig 11./4. — Sophie, Mikkelsen, ank. Drøbak 11./4. — Niels, Nielsen, ank. Karlshamn 12./4. — Libra, Hansen, ank. Stockholm 12./4. — Delos, Andersen, ank. Oskarshamn 12./4. — Nanna, Madsen, ank. Sluse 11./4. — Vera, Jensen, ank. Charlestown 12./4. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Brevik 12./4. — Kamma, Fisker, ank. Windau 13./4. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Memel 12./4. — Zampa, Petersen, ank. Drammen 13./4. — Jason, Hansen, ank. Harburg 13./4. — Rotha, Rasmussen, ank. Kragerø 10./4. — Althea, Skovgaard, ank. Plymouth 9./4. — Fanny, Hansen, ank. Jersey 9./4. — Heimdahl, Rasmussen, ank. Brügge 9./4. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Teignmouth 11./4.

Æro. Freya, Nielsen, ank. Malmø 10./4. — Amor, Hansen, ank. Rudkjøbing 10./4. — Svip, Jensen, ank. Pillau 11./4. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Mariane, Andersen, ank. Vejle 9./4. — Neptun, Jensen, ank. Altona 9./4. — Mars, Stegmann, ank. Bogense 10./4. — Anne, Hansen, ank. Göteborg 9./4. — Marie, Weber, ank. Bridgeness 9./4. — Mathilde, Hansen, ank. Bridgeness 9./4. — Pampa, Svendsen, ank. Hammerhavn 9./4. — Prøven, er den 30./3. præjet paa 46° N. Br. 32° V. Lgd. — Kirstine, Rasmussen, ank. Bogense 9./4. — Salvador, ank. Göteborg 10./4. — Debora, Rasmussen, pass. Ushant 11./4. for Dunkerque. — Ekspres, Rasmussen, ank. Rønne 11./4. — Bien, Petersen, ank. Swinemünde 11./4. — Peter, Ohlsen, ank. Warnemünde 11./4. — Lauritz, Folmer, ank. Rügenwalde 12./4.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 15. April 1910. — Anbringelse af Patentloggen paa Skibssiden. — Søfolk i Statsbanernes Skibe. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibselterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlfartøjer til Losning og Lastning etc. Stærke, driftsikre og billige. Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes af de bedste svenske Materialer ved Lysekils mek. Verkstads A/B. (Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik)

INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x Tlgr.-Adr Skibstabel.



Esbjerg
Tøvværks-Fabrik
Hamp-Kokus-Manilla-Jern-og-Staal-
Tøvværk
til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

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

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

Skibs-Kaptajn

tilbydes Repræsentation for — event. Optagelse i — her-værende Firma, der, i For-bindelse med Verdenshus, tilvirker letsælgelig Masse-artikel. Kun ansete Herrer behage at reflektere. Billet, mrk.: „Energj 4362“, modt. L. Chr. Nielsens Ann.-Bur., Løv-stræde 14, Kjøbenhavn.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
4 Ophalingsbeddinger.

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 187.

Skibshypothekbanken

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



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Cornelius Knudsens Etabl.

Købmagergade 15

Telefon 538.

Kjøbenhavn

Telefon 538.

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



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

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

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

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

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 19. April 1910.

Sø- og Handelsrettsdomme. Ved Sø- og Handelsrettens Dom d. 15. ds. kendtes en mellem Svitzers Bjergningsentreprise og Kaptajnen paa den hollandske Kuf »Soli deo gloria« af Groningen, der d. 25. November 1909 var grundstødt ved Samsø, indgaaet Bjergningskontrakt om 50 Procent af den bjergede Værdi uforbindende. Bjergelønnen for Skib og Fragt nedsattes til 600 Kr. Sagens Omkostninger blev paalagt Svitzer med 100 Kr.

— Dampskibsselskabet Hamlet, Esbjerg, er d. 15. ds. bleven dømt til at betale Skibsreder de Poaux i Rouen 10,000 Frs. i Erstatning i Anledning af Tidsbefragtning af Selskabets Dampere »Herlève«, der efter et Sammenstød i Kanalen blev solgt ved en Tvangsauktion i England. (Ritz. Bur.)

Undervands Lydsignallapparater. Dampere »Pennsylvania« af Hamburg—Amerika-Linien beretter i Følge »Hansa«, at den, da den 17. Februar i en tæt Taage befandt sig i Nærheden af Fire-Island-Fyrskib, fra den tre Sm. forudværende Dampere »Georg Washington« af Norddeutscher Lloyd modtog Meddelelse ved traadløs Telegrafi om, at man paa sidstnævnte Skib hørte Undervandsklokken paa Fire-Island-Fyrskib forude, tre Streger om Bagbord, i en Afstand af 12 Sm. Orienteret ved denne Meddelelse begyndte Dampere »Pennsylvania«s første Styrmand at lytte ihærdigt og hørte virkelig efter 25 Minutters Forløb den første Tone. Derefter kunde Skibet ufortøvet slaa ind paa den rigtige Kurs, styre efter Fyrskibet og passere det. Den Afstand, i hvilken man paa »Pennsylvania« hørte den første Tone, udgjorde 11 Sm.

Østerrigske Lloyds Kaptajner har, som tidligere omtalt, overrakt Selskabets Bestyrelse et Memorandum, i hvilket de forlanger et Dyrtidstillæg af 10 pCt. og en Andel af $\frac{3}{4}$ pCt. af den opnaaede Brutto Indtægt, samt tillige en Ferie paa en Maaned uden Afkortning i deres Indtægter. Selskabets Generaldirektør har besvaret dette Memorandum, som blev overrakt af den østerrig-ungarske Handelsmarines Skibsførerforening paa Lloydkaptajnernes Vegne, med en Skrivelse, i hvilken han erklærer, at det er uforeneligt med Officerernes sociale Stilling at bruge Slagordet Arbejdsstandsning, og at østerrigske Lloyds finansielle Stilling ingenlunde er saaledes, at det endog blot delvis kan imødekomme Skibsofficerernes Fordringer. Han fremsætter det Ønske, at Officerskorpset vil indse, at det maa indrette sine materielle Fordringer i Overensstemmelse hermed.

(»Hansa«.)

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Ministeriet for Handel og Søfart er der mellem Rusland og Japan udvekslet Noter angaaende gensidig Anerkendelse af Skibsmaalingscertifikater.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 15. April.

Svenske Farvande.

(Ny Melding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres.)

Sundsvall. Aabent Farvand til Hofvik og Eriksdal.

Hudiksvall. Isrende brudt til Hudiksvall. — Skibsfarten aabnet.

Mæglerfirmaet Nic. Heimbürg er i St. Petersburg skriver den 11. April til os:

Paa Grund af den usædvanlig milde Vinter vil Skibsfarten herpaa i Aar begynde adskillige Uger tidligere end ellers. Den første Dampere er kommet ind ved Isbryderhøj, men den virkelige Aabning af Skibsfarten sker først, naar Dampere kan naa ind uden Isbryderhøj. Naar 35 Dampere er kommet ind uden Assistance erklæres Skibsfarten officielt for aabnet.

I Kontrakter, hvor Dampere er befragtet til at lade »inden tre Uger« efter en af de ovennævnte Aabningsdage, betyder dette, efter en Afgørelse af Børskomitéen, 21 Dage foruden Søn- og Helligdage, af hvilke sidste vi i en nær Fremtid har den russiske Paaske, som varer fra den 28. (15.) April til den 2. Maj (19. April) begge inklusive.

Mæglerfirmaet Veltheim i Lovisa (Finland) telegraferer til os d. 18. ds.: Navigationen aaben her.

Den norske Amerika-Linie. Kristiania, 16. April. Paa Grund af den stigende Interesse saavel her i Landet som i Amerika for den norske Amerikalinie vil Liniens Arbejdskomité med det første lade afholde et Møde, paa hvilket Selskabet Den norske Amerikalinie konstitueres. Der er nu tegnet saa mange Aktier, at Planen maa anses for sikret. Den Komité, der skal nedsættes af Arbejdsdepartementet til Drøftelse af Spørgsmaalet om Statsstøtte til Liniens, ventes efter Forlydende at blive nedsat om nogle Dage. Sandsynligvis vil det konstituerende Møde blive afholdt umiddelbart derefter. Naar Selskabet er konstitueret, vil Arbejdet paa fortsat Aktietegning blive drevet med største Kraft.

Den Modstand, som fra enkelte Sider har gjort sig gældende fra Begyndelsen af mod Tanken, maa nu antages at være forsvunden, skriver »Aftenposten«.

Rettelse. I en Nekrolog. i Bladet for d. 12. ds., over Kapt. I. P. Oest-Jacobsen staar ved en Fejlagelse anført, at Kaptajnen var 1ste Styrmand i S/S. »Fejø«, der skulde have staaet S/S. »Tejø«.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 82/1909, afsagt den 26. Februar 1910. A/S. Dampskibsselskabet Jyllands Konkursbo mod A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft.

I Oktober 1908 led Dampskibet »Karen« tilhørende Dampskibsselskabet Jylland i Esbjerg, Havari udfor Riga og blev i denne By underkastet en foreløbig Reparation. I Slutningen af November kom Skibet til Kjøbenhavn og lagde ind paa Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft for i Følge Aftale mellem Værftet og Skibets korresponderende Reder, Konsul V. Greibe i Esbjerg, at gennemgaa en Hovedreparation. Mandskabet blev afmønstret med Undtagelse af Kaptajnen, der skulde blive ved Skibet under Reparationen, og en Styrmand, der skulde gøre Tjeneste som Vagtsmand om Bord. Efter Rederiets Ønske blev Reparationen ikke straks paabegyndt. Den varede fra den 4. Februar 1909 til den 7. April s. A., og efter endt Reparation blev Skibet endnu et Par Uger liggende ved Værftets Bolværk, da det ikke havde faaet nogen Fragtordre. I Dagene omkring den 22. April blev det af Værftets Direktion tilkendegivet Kaptajnen, at Skibet maatte flyttes bort fra Flydedokken, da Bolværkspladsen skulde bruges til et andet Skib. Kaptajnen henvendte sig i denne Anledning til Havnevæsenet og forhandlede med dette om en Liggeplads for Skibet. Der anvistes ham en Plads ved Langelinies Østmole, og

berhen blev Skibet den 22. April forhalet ved Hjælp af et Par af Værftet anlagne Slæbebaade og Folk fra Værftet, under Ledelse af en Lods. Baade Kaptajnen og Styrmanden var om Bord. Skibet blev liggende ved Langelinie et Par Maaneder under Tilsyn af Kaptajnen og Styrmanden. Kaptajnen boede paa Skibet og opholdt sig i Reglen der om Natten. Den 7. Juni tilstillede Værftet Rederiet en Regning over de udførte Reparationer til samlet Beløb Kr. 26,132.23. Samtidig skrev Selskabet, der tidligere havde udført betydelige Reparationer paa Rederiets Skibe uden kontant Betaling, og som for disse tidligere Reparationer endnu havde c. 38,000 Kr. tilgode, at det ikke denne Gang saa sig i Stand til at tage Veksler for Beløbet, men maatte anmode om kontant Betaling. Rederiet var ikke i Stand til straks at betale, og Værftet lod derfor den 19. Juni foretage Arrest i Skibet og lod for at hindre Skibet i at afsejle samtidig en Maskinarbejder aftage nogle af Skibets Maskindele.

Den 2. Juli sendte Flydedokken nogle Folk om Bord i »Karen« og lod, uagtet Kaptajnen erklærede, at dette maatte blive Værftets eget Ansvar, Skibet slæbe tilbage til Flydedokken. Den 8. Juli blev Rederiet erklæret fallit, og den 15. s. M. vilde Skiftekommissionen i København paa Esbjerg Skifterets Vegne foretage Registrering af Skibet. Værftet nægtede at udlevere Skibet og paabe- raabte sig, at det havde Tilbageholdelsesret i dette for sit Tilgodehavende i Anledning af Reparationen. Der blev derefter truffet den Aftale mellem Boet og Værftet, at Skibet maatte realiseres saaledes, at Værftet, saafremt det ved endelig Dom maatte blive statureret, at Tilbageholdelsesret tilkom det, skulde have Fortrinsret til Dækning i det indkomne Provenu. Ved den over »Karen« afholdte Tvangsauktion indkom der et Nettoprovenu af 80,000 Kr.

Under nærværende Sag har nu Citanterne Dampskibsselskabet Jylland's Konkursbo ved Boets Kuratorer, Sagførerne Bang og Brasch i Esbjerg, paastaaet de Indstævnte, Københavns Flydedok og Skibsværft, kendt uberettiget til at nyde fortrinsvis Dækning af det ved »Karen«s Realisation indkomne Provenu fremfor Panthaverne i Skibet og Boets øvrige Kreditorer samt paalagt dem Sagens Omkostninger. Under Sagen har Handelsbanken i Esbjerg som Panthaver i »Karen« givet Møde som accessorisk Intervenient og sluttet sig til den af Citanterne nedlagte Paastand. De Indstævnte har paastaaet sig friheden for Citanternes Tiltale og sig tilkendt Fortrinsret i Provenuét for »Karen« for deres Tilgodehavende.

Citanterne hævder, at de Indstævnte ved at lade Skibet afgaa fra Værftets Bolværksplads har opgivet Besiddelsen og dermed den Tilbageholdelsesret, de mulig tidligere har haft. De Indstævnte gør gældende, at Skibet ogsaa, medens det laa ved Langelinie, maatte betragtes som værende i de Indstævntes Besiddelse, og at Tilbageholdelsesretten derfor aldrig er opgivet.

Retten kan ikke se andet, end at Værftet ved at lade Forhalingen af Skibet til Langelinie foretage og ved at lade det henligge der alene under Tilsyn af Kaptajn og Styrmand har opgivet enhver Besiddelse af Skibet. Der ses ikke at foreligge nogen Aftale om, at Kaptajnen ikke maatte afsejle uden Tilladelse fra Flydedokken, og Kaptajnen har da ogsaa som Vidne forklaret, at han ansaa sig berettiget til at afsejle naar som helst og vilde have gjort dette, saasnt han havde faaet Ordre dertil af Rederiet. Der foreligger intet, som tyder paa, at det ikke var Værftets Mening at yde Rederiet den sædvanlige Kredit, men der maa gaas ud fra, at Værftet oprindelig slet ikke har tænkt paa at udøve nogen Tilbageholdelsesret og først senere er bleven opmærksom paa dette Punkt.

Maa Tilbageholdelsesretten saaledes betragtes som opgivet, har den ikke kunnet genopvaagne hverken ved den skete Arrest eller ved de samtidig med denne trufne faktiske Foranstaltninger, der havde til Hensigt at hindre Skibets Afsejling, eller ved at Værftet senere lod Skibet slæbe tilbage til Flydedokken.

De Indstævnte vil herefter være at kende uberettiget til overfor Citanterne eller Panthaverne i »Karen« at gøre nogen Tilbageholdelsesret eller noget derpaa støttet Krav i Anledning af Skibets Realisation gældende. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte betale Citanterne med 200 Kr.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Isklausulen i Trælastcertepartier.

Man spørger hyppig Foreningen om Fortolkningen af Isklausulen i det saakaldte »Scanfincertepartiet« og »Syndikatcertepartiet«, det vil sige den Form for Trælastcertepartier, der er adopteret af Syndikatet af franske Trælastimportører. Den Klausul, hvormed der er Spørgsmaal, lyder som følger:

»Should ice (except in the spring) prevent the ship from getting into the loading port this charter to be null and void and if during the loading (except in the spring) ice should make it dangerous to complete the cargo, the captain shall have liberty to sail with what cargo he has onboard with the option of filling up at a port or ports on the way home for at port or ports on the way to, or for the port of discharge under this charterparty for Owners' benefit.«

Som det vil ses, bestemmer denne Klausul, at naar Skibet paa Grund af Is er forhindret fra at naa ind til Lastehavnen, skal Certepartiet være dødt og magtesløst. Denne Klausul er tydelig nok for det Tilfælde, at der kun er en enkelt Lastepads, og den vil da ikke give Anledning til Vanskeligheder af nogen Art. Forholdet er imidlertid som bekendt det, at Skibene som Regel i Østersøen laster paa flere Pladser, og det Spørgsmaal opstaar da, naar en eller flere af disse Lastepladser er lukket, om Rederiet da kan betragte Certepartiet som dødt og magtesløst. Foreningen betragter det som en given Sag, at hvis Befragterne forpligter sig til at give Skibet en fuld Last paa de Pladser, hvor der er Adgang til at komme ind, saa vil Certepartiet forblive ved Magt, men i Almindelighed vil Befragterne som en Følge af, at en eller flere af de forskellige Lastepladser er spærret af Is, være forhindret fra at levere en fuld Ladning. Foreningen er da af den Mening, at Rederiet maa være berettiget til at nægte at afgaa til den eller de aabne Lastepladser, naar nogen af Lastepladserne er lukket, inden Lastningen er paabegyndt, med mindre Befragterne paa Forhaand erklærer, at de er villige til at give Skibet en fuldstændig Ladning. Foreningen har Grund til at tro, at denne Opfattelse vil kunne gennemføres for franske Domstole, hvorimod Sagen vistnok vil stille sig adskillig mere tvivlsom ved britiske Domstole.

Den Klausul, som giver Rederiet Ret til at komplettere for egen Regning, refererer sig, som man vil se, udelukkende til det Tilfælde, at Skibet maa flygte for Is efter allerede at have indtaget en Del af Lasten. Klausulen kan efter sin Ordlyd ikke anvendes i det Tilfælde, hvor Skibet ikke kan naa frem til den næste Lastepads, fordi den er spærret af Is. Rederiet vil derfor ikke i saa Fald have Adgang til at komplettere for egen Regning.

Det staar ikke Foreningen ganske klart, hvorledes det autentiske Syndikatcertepartiet ser ud, men saavidt den ved, er det Reglen, at Certepartiet indeholder den ovenfor citerede Isklausul; man træffer dog stundom paa Certepartier, hvor denne Klausul er udeladt. Tilfældigvis er Foreningen i Besiddelse af et saadant Certepartiet udstedt af en edsvoren Skibsmægler i La Rochelle. Det er dateret den 16. December, og Skibet lastede under

dette Certeparti i Midten af November. Det viser sig, at der overhovedet ingen Isklausul findes i samme. Foreningen ved, som sagt, ikke, hvorledes det autentiske Certeparti ser ud, men formoder, at denne Isklausul i al Fald nu er saa almindelig, at den maa betragtes som en Bestanddel af Syndikatcertepartiet, og den Mægler, som slutter et Certeparti for Lastning hen paa Efteraaret, uden at Certepartiet indeholder denne Isklausul, maa sikkert antages at have begaaet en Forsømmelse, idet Rederiet maa kunne gaa ud fra, at Certepartiet indeholder de sædvanlige Klausuler. Man vil let forstaa, hvor alvorligt det kan være for et Rederi, at en saadan Isklausul ikke findes i Certepartiet, idet Rederiet da utvivlsomt vil være forpligtet til at sende Skibet til de endnu aabne Lastpladser og aabenbart ikke er berettiget til at fordre Dødfragt, samtidig med at det ikke har nogen Ret til at komplettere for egen Regning. At Rederne desuagtet gør dette, er en Sag for sig. Det kan være rimeligt og nærliggende, fordi Redernes Tab alligevel derved bliver mindre, end om de undlader at komplettere, men nogen Ret dertil giver Certepartiet dem ikke.

Den ny franske Lov.

Den ved Loven af 17. April 1907 i Frankrig vedtagne maanedlige Inspektion, den saakaldte Visite de Sécurité, er fornylig traadt i Kraft, saaledes at alle fremmede Skibe, som befarer franske Havne, har at betale en Afgift af Frs. 20,00 for Afgangsbesigtelse, dog ikke oftere end én Gang om Maanednen.

For maanedsbefragtede Skibe er nu det Spørgsmaal opstaaet, om hvem der skal betale denne Afgift, enten Rederen eller Befragteren, og paa Foranledning har Foreningen udtalt, at Afgiften efter dens Mening bør betales af Befragteren, samt fraraadet Rederne at betale. Da et Par af de Tilfælde, som har været forelagt Foreningen, har været for Skibe, som er maanedsbefragtet til amerikanske Befragtere, har den forelagt Spørgsmaalet for Foreningens Advokater i New York, hvis Udtalelse gengives nedenfor. Den lyder i Oversættelse saaledes:

»I et sædvanligt Government-Form Maanedscerteparti har § 2 følgende Ordlyd: »that the charterers shall provide and pay for all the coals, portcharges, pilotages, agencies, commissions, consular charges (except those pertaining to the captain, officers and crew) and all other charges whatsoever except those before stated.« De Udgifter, som ovenfor er undtagne, er »consular shipping and discharging fees of the captain, officers, engineers, firemen and crew«; det er derfor klart, at den ved disse franske Forordninger paalagte Havneafgift, som De henleder vor Opmærksomhed paa, ikke kommer ind under disse Undtagelser.«

Det er maaske værd at lægge Mærke til, at praktisk talt alle de Punkter, med Hensyn til hvilke der i Følge Forordningen paakræves Certifikat af Besigtelsesmanden, angaar Skibets Sødygtighed. Rederen forpligter sig under Maanedscertepartiet til at holde Skibet i fuldt sødygtig Stand, og Besigtelsesmandens Certifikat er blot et Bevis for, at Rederen har overholdt denne Forpligtelse. Alle Paragrafer i Loven vedrører direkte Tilstanden af Skibets Skrog og Udrustning med Undtagelse af § 6 og § 9, som vedrører Overlastning og uforsvarlig Stuvning. Det er derfor sandsynligt, at Befragterne vil hævde, at da Certifikatet er paakrævet som Bevis for Skibets sødygtige Tilstand, hvilken Rederen har garanteret, saa bliver det Rederens Pligt at betale den krævede Afgift, men en saadan Paastand er efter Foreningens Opfattelse blot tilsyneladende rigtig, og i det mindste i en Sag, som Foreningen selv har ført, har Dommer *Hough*, som er en af vore dygtigste Dommere i Søfartssager, fundet, at Omkostningerne ved en Besigtelse, forlangt af Ladningsassurandørerne for at konstatere Skibets Sødygtighed, ikke kan forlanges betalt af Rederen. Efter Dommer *Hough's* Mening er det Rederens Pligt at holde

Skibet i sødygtig Stand, og saalænge Skibet er sødygtigt har Rederen opfyldt sin Forpligtelse og kan ikke belastes med det Tidstab, som opstaaer af den Grund, at Befragteren eller Afskiberen forlanger Beviser herfor.

Dommer *Hough's* Argument forekommer Foreningen at være velbegrunderet og er anvendeligt paa det Spørgsmaal, som er opstaaet paa Grund af den franske Lov.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er ikke foregaaet nogen Bedring fra sidste Uge, saa at der vedvarende er Mangel paa prompte Laster fra Danmark, Tyskland, Vestsverig og Østnorge, ligesom mange af Noteringerne viser sig som mislykkede Forsøg paa Salg af Varerne. Derimod er der atter flere ny Laster i Markedet for senere Afskibninger fra Bottenhavet, men det er fremdeles vanskeligt at komme til Forretning, idet Befragterne vedvarende holder paa saa lave Rater, at Rederne vægrer sig ved at acceptere. Dette Forhold synes dog at give Haab om nogen Bedring i Fragtraterne lidt længere frem, naar Afskibningstiderne er inde, idet saavel England som Tyskland er fremme med en Del Noteringer.

Returfragter Vest fra og Mellenrigsrejser viser ingen Mangel paa Laster, da der nemlig er nogle flere Kullaster fremme, men Fragtraterne er uforandrede.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Markedet væsentlig uforandret siden sidste Beretning. Udbud af Kornladninger fra Nordtyskland er gennemgaaende aftagende; Stettin og Danzig er endnu for April-Ladninger ret faste, til Dels ogsaa Königsberg, som imidlertid nu kun byder 5 M. Wismar har saa godt som slet intet, og fra de øvrige Havne er det meget sparsomt med prompte Ladninger. Heller ikke Sverig er undergaaet videre Forandring; flere Trælaster er dog i Markedet fra Karlskrona, Karlshamn og Nærhed. Til Lemvig noteres saaledes 10 Øre, Wismar 9 Pf. og til Lübeck 14 M. Hvad angaar Danmark, da er det for Provinsernes Vedkommende vedblivende stille. Der sluttedes et Par Skibe for Hvede til Åhus 13 Øre; fremdeles sluttedes nogle Skibe fra Bornholm til Kiel, Lübeck, Königsberg 3 M. København sluttede ret livligt, saaledes atter til Hertugdømmerne for Byg 3½ M. Hvede til Svendborg 10 Øre.

Norge har flere Ladninger Feldspath til Hamburg 5 M. samt noterer af Trælaster Drammen/Bremen 20 M., Frederiksstad/Itzehoe (Stav) 19 M.

Generalforsamlinger.

Foreningen til Søfartens Fremme

afholdt Lørdag den 9. April sin aarlige ordinære Generalforsamling under Ledelse af Grosserer Carl Melchior.

Formanden, Kommandør M i n t e r, aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. — Foreningen, udtalte han, har lidt et smerteligt Tab ved Dispaehor Middelboes Død. I en lang Aarrække var han Foreningens Revisor, og ved sin Iver i Foreningens Tjeneste, ved sin store Dygtighed og ved sin personlige Elskværdighed vandt han alle. Vi vil bevare ham i venlig Erindring. Ære være hans Minde! (Forsamlingen rejste sig).

Foreningens Virksomhed har hovedsagelig samlet sig om Navigationsskolen, som har haft et betydeligt større Antal Elever end tidligere. Det højeste Antal Elever var 72, det mindste 46, og gennemsnitlig har Antallet været 59. Den ny Bygning med de store og udmærkede Lokaler har naturligvis gjort sit til, at Elevantallet er steget. Særlig maa nævnes den udmærkede Gymnastiksal, som vi har

faaet indrettet i Stueetagen. De unge Mennesker er jo vant til et Fritidsliv og trænger derfor til Legemsøvelse og især Gymnastik under deres Ophold paa Skolen. Gymnastikken dyrkes derfor ogsaa med stor Lyst og Iver af Eleverne. Men først og fremmest skylder vi Skolens Forstander og Lærere baade den store Tilgang til Skolen og de gode Resultater, den har at opvise. Alene et Blik paa Eksamenresultaterne viser, at Kjøbenhavns Navigationsskole indtager en smuk Plads blandt vore Navigationsskoler.

I Skolens Loftsetage er der indrettet Soveværelser og øvrige Beboelseslokaler til seks Elever. Vi fandt, det vilde være heldigt, om de unge Mennesker, medens de besøger Skolen, kunde undgaa meget af det Selskab, de let kommer i, naar de maa tage Ophold i Logihuse. Da vi kun har Bolig til seks Elever, maa vi jo gøre et Udvalg og kun de flinkeste og bedste faar Pladserne. De faar foruden Værelse ogsaa Morgenmaaltid paa Skolen, og vi har truffet et Arrangement med Skoleskibet for Skibskokke, saaledes at de derfra faar fortrinlig Middagsmad.

Skoleskibet »Viking«, som Foreningen er stærkt interesseret i, og som i Begyndelsen var dens Smertensbar, har sluttet sin anden Rejse, og alt er gaaet udmærket, saaledes at der fra alle Sider udtales Tilfredshed med og Anerkendelse af den hele Ledelse og Undervisning om Bord. Naar »Viking« nu kommer hjem, er den første treaarige Periode tilende, og der vil da blive Lejlighed til at bedømme det fortrinlige Arbejde, der her er udført, og dets gode Resultater.

Hvad iøvrigt Navigationsundervisningen angaar, er det nu fire Aar siden, at den nedsatte Kommission afgav sin Betænkning; siden den Tid har vi intet hørt om Sagen. De alt andet end stabile indre politiske Forhold her i Landet med de i de senere Aar hurtigt skiftende Ministre medfører, at ingen Minister bliver saa længe i sin Stilling, at han faar Tid til at gennemføre noget i denne Sag. De fhv. Minister Sig. Berg og Joh. Hansen havde stor og varm Interesse for denne Sag, og det samme gælder i ikke ringere Grad den nuværende Minister for Handel og Søfart, Weimann. Det var at ønske, at han kunde vedblive at virke som Minister saa længe, at han kunde faa gennemført denne vigtige Sag.

Regnskabet.

Grosserer Moses Melchior aflagde derefter som Foreningens Kasserer det reviderede Regnskab, der ikke frembød Overraskelser. Aaret maatte kaldes et Normalaar. Gaverne fra Kongen, Kjøbenhavns Kommune, de fire Seassuranceselskaber, det Eibeschiitske Legat og Tilskudet fra Marineministeriet var de samme som i de nærmest foregaaende Aar. Medlemsbidraget var paa en Ubetydelighed nær ligeledes det samme som Aaret forud. Foreningen havde udbetalt 5,000 Kr. til Skoleskibet »Viking«, den sidste Fjerdedel af det fireaarige Indskud paa ialt 20,000 Kr., som Foreningen har tegnet i Skibet. Hele dette Beløb, de 20,000 Kr., er derefter nedskrevet i vore Bøger til 10 Kr. Der er jo nemlig ingen Tvivl om, at »Viking«, der er et godt Skib, nok vil betale sig, og Foreningen faar da sine Penge tilbage igen. Derfor opføres det nedskrevne Beløb stadig i Foreningens Bøger.

Foreningen havde i Aarets Lob en Formuefremgang paa lidt over 4,000 Kr. Dette ligger imidlertid i, at vore Obligationer opføres i Regnskabet til den Kurs, de har den sidste Dag i Aaret. I Aarets Slutning var Kurserne stærkt stigende, hvorved Formuen i Obligationer blev 8,000 Kr. større, end den var ved Aarets Begyndelse. Uden denne Kursstigning vilde vi have haft et lille Under-skud ligesom i det foregaaende Aar. Blandt Udgifterne kan nævnes, at der er anvendt 1,200 Kr. til Fripladser paa Navigationsskolen.

Regnskabet godkendtes enstemmigt.

Valg.

De efter Tur fratrædende Bestyrelsesmedlemmer, Grosserer Moses Melchior og Grosserer Andreas Hansen, genvalgte begge enstemmigt.

Til Revisorer genvalgte Assurandiedirektør Will, og i Stedet for Dispaehør Middelboe, der er afgaaet ved Døden, valgtes hans Son, den nuværende Dispaehør V. Middelboe.

Hermed sluttede Generalforsamlingen.

De Carl'ske Dampskibsselskaber

afholdt den 23. Marts deres Generalforsamlinger.

Overretssagfører Axel Dam dirigerede, og Direktør A. O. Andersens aflagde Beretning.

Selskaberne havde i det sidste Aar været hjemsoget af Havarier; Dampskibet »Dan« havde saaledes under Losning af en Ladning Svovl i Lissabon faaet Brand i Lasten, hvilket nødvendiggjorde en Sænkning af Skibet. Den derved forarsagede Skade var saa stor, at Skibet efter endt Udlosning maatte forsejle til England for Reparation; denne medtog c. to Maaneders Yderligere havde Dampskibene »Vølner« og »Olaf« haft betydelige Havarier, der havde medført store Reparationer.

Storstrejken i Sverige havde haft en uheldig Indflydelse paa Østersømarkedet i Efteraarssæsonen; lange Ophold i Kronstadt og mindre Strejker i England havde ogsaa forvoldt Tidstab og forringet Overskudet.

Dampskibsselskabet Carl

har indsejlet en Bruttofragt paa Kr. 993,292.01; efter Fradrag af Drifts-udgifterne bliver der et Driftsoverskud paa Kr. 144,876.56. Eiter

at Rente- og Administrations-Omkostningerne er afholdt heraf, henlægges af Resten Kr. 70,588.46 til Reserve- og Amortisationsfonden; endvidere udbetales 2½ pCt. Udbytte til Aktionærerne og overføres en Saldo paa Kr. 4,232.28. Da der af Reservefonden var anvendt Kr. 20,588.46 til Surveys, er Henlæggelsen reelt Kr. 50,000.

Dampskibsselskabet Skjold

har indsejlet en Bruttofragt paa Kr. 947,028.21, og Driftsoverskudet er Kr. 109,931.58. Efter Fradrag af Administrationsudgifter m. v. bliver der til Rest Kr. 76,384.65, som det vedtoges at overføre til Reserve- og Amortisationskontoen; samtidig er imidlertid af sidstnævnte Konto taget Kr. 40,822.48 til Surveys.

Dampskibsselskabet Gorm

har indsejlet en Bruttofragt paa Kr. 1, 339,310.22, og dets Brutto-Overskud er Kr. 203,756.62. Heraf er afholdt de sædvanlige Administrationsomkostninger, og af Resten vedtoges det at overføre Kr. 106,464.09 til Reserve- og Amortisationskontoen samt udbetale Aktionærerne 3 pCt. Udbytte. Af Reservefonden er ogsaa i dette Selskab taget til Surveys og lign., ialt Kr. 46,464.09, saa at Henlæggelserne reelt andrager Kr. 60,000.

Havarier og Forlis.

Vera, 3/m. Skonnert af Marstal, grundstødt ved Læsø, er af Svitzers og Bjergere fra Læsø bragt flot og ind til Frederikshavn; Skibet er tæt.

Danmark, 3/m. Skonnert af Marstal, kom d. 14. ds. paa Rejsen fra Hartlepool til Skelsør i Kollision med Damper »Oluf Bager«, som var paa Rejse fra Frederikshavn til Gøteborg. Skonnerten, der fik en Del Skade, blev indbragt til Frederikshavn af Svitzers for at blive repareret. »Oluf Bager« led ingen Skade og fortsatte Rejsen.

Christian IX, Dampfærge, tørnede d. 12. ds. for Indgaaende til Korsør mod Kajmuren og fik en Bule.

Havet, Damper af Kjøbenhavn, tørnede d. 14. ds. ved Indgaaende til Antwerpen mod Kajmuren og fik en Del Skade paa Styr-bordsbov.

Sandhill, Dpsk. af Kjøbenhavn, der d. 16. ds. strandede ved Højen Fyr, er af Svitzers assisteret flot og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Reform, Galease af Aalborg, kom d. 16. ds. paa Rejsen fra Aalborg til Sæby og Frederikshavn med en Ladning Cement paa Grund ved Stensnæs. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Sæby.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. Iste Eksamen i Aaret 1910 afsluttedes den 13. April.

Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 9 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 6, i Geografi og Vejrlære 6, i Søret og Handelsvidenskab 6 samt i Engelsk 4.

Endvidere var til Fiskeskipperproven indstillet 3 og til Sætteskipperproven 6 Elever.

Ialt 26 Elever, som alle bestod.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 13./4. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./3. — Algarve, Borries, afg. Methil 12./4. til Marseille. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 17./4. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 15./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 8./4. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 14./4. hertil. — Aurora, Fischer, pass. Quessant 16./4. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 16./4. — Beira, Lunge, ank. Malaga 16./4. —

C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 13./4. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 17./4. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 18./4. — Dagmar, Bøgvad, ank. Dunkerque 12./4. — Douro, Søberg, afg. Emden 14./4. til Madeira. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 17./4. — Florida, Andersen, afg. herfra 17./4. til Frederiksstad. — Frederik, Thomsen, afg. London 16./4. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Rochelle 17./4. — Georgios I, Sørensen, ank. Liban 14./4. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 14./4. til Kristianssand. — Hengest, Munck, pass. Brunsbüttel 15./4. for London. — Hjelm, Petersborg, ank. Danzig 14./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Leghorn 15./4. — Jolantha, Simonsen, afg. Havre 14./4. hertil. — Kasan, Mikkelsen, afg. Riga 16./4. til Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Norfolk 14./4. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 17./4. — Kursk, Gommesen, ank. Antwerpen 12./4. — Leopold I, Rasmussen, afg. Libau 16./4. til Hull. — Loire, Craignou, pass. Holtebau 18./4. for Bordeaux. — Louise, Bønnelykke, pass. Brunsbüttel 18./4. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, ank. Vejle 17./4. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Quessant 17./4. hertil. — Moskov, Jousen, afg. herfra 15./4. til Riga. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Salonica 17./4. til Konstantinopel. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 13./4. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 16./4. til Petersborg. — Omsk, Harder, ank. Hull 13./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./4. — Pennsylvania, Gatsche, afg. Newcastle 4./4. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. London 29./3. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 14./4. — Perm, Christensen, ank. London 29./3. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 14./4. — Seine, Dampf, afg. Dunkerque 15./4. til Bordeaux. — Skalholt, afg. Riga 16./4. hertil. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 8./4. til New York. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 17./4. — Tiber, Bech, afg. Palermo 14./4. til Malaga. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17./4. — Viking, Meyer, afg. Arendal 17./4. nordpaa. — Dokka, ank. Liverpool 10./4. — Dagfin, afg. herfra 17./4. til Manchester. — Karin, afg. Manchester 16./4. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 10./4. herfra.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 15./4. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Lübeck 12./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 11./4. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hull 10./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Girgenti 13./4. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Taganrog 8./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Taganrog 6./4. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 15./4. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Jaffa 9./4. til London. — Newa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Methil 14./4. til Esbjerg. — Nordsoen, Gram, afg. Valencia 15./4. til Garrucha. — Nexos, Basse, ank. South Shields 16./4. — Fylla, Christensen, ank. Boness 12./4. — Gerda, Iversen, ank. Marseille 14./4. — Hebe, Gregersen, ank. Valencia 15./4. — Inger, Larsen, ank. London 16./4. — Johanne, Thøgersen, ank. Hamburg 14./4. — Karla, Sørensen, afg. Castellon 14./4. til Burriana. — Laura, Pedersen, afg. London 14./4. til Cadiz. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 16./4. — Napoli, Mathiasen, ank. La Pallice 16./4. — Norma, Schiff, afg. Perna 12./4. til Preston. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 16./4.

Dania. Ely, Meinertz er ank. Rufisque. — Nelly, Clausen, ank. Hudiksvall 14./4. — Fanny, Eriksen, pass. Ardrossan 14./4. for Reykjavik. — Lilly, Nielsen, ank. Middlesbro 16./4. — Alexy, Jessen, pass. Gibraltar 12./4. for Oporto. — Dagny, Sørensen, afg. Barry Dock 14./4. til Gibraltar. — Mary, Bang, ank. Norrköping 15./4.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kjøbenhavn 12./4. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Algier 5./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Harburg 9./4. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 14./4. — Svend, Schmidt, ank. Narvik 8./4.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Kronstadt 14./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 7./4. — England, Andersen, ank. Gjedser 12./4. — Holland, Poulsen, afg. Windau 12./4. — Rusland, Madsen, afg. Methil 14./4.

Europa. Europa, Hansen, ank. Burntisland 15./4. — Frankrig, Friis, afg. Riga 13./4. — Tyskland, Danstrup, afg. Hamburg 16./4. — Belgien, Nielsen, ank. London 12./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Antwerpen 6./4. — Russia, Poulsen, ank. Narwa 11./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Tunis 4./4. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Eriksen, ank. Sagua 10./4. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 9./4. — Canadia, Jespersen, ank. Rio Janeiro 15./4. — Livonia, Lindberg, afg. Burntisland 15./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. St. Lucia 12./4. — Patria, Larsen, ank. Cienfuegos 14./4. — Gratia, Sørensen, ank. Arsew 8./4. — Astoria, Neergaard, ank. Havana 9./4.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Aviles 15./4. — Gallia, Nielsen, ank. Lübeck 12./4. — Caledonia, Hansen, ank. Pensacola 5./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 16./4. — Kotonia, Rasmussen, afg. Blyth 11./4.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Windau 16./4. — Granaria, Poulsen, ank. Leith 15./4. — Carbonia, Mathiesen, ank. Marseilles 12./4. — Estonia, Winckler, ank. Ferdinandia 15./4.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rotterdam 16./4. — Selandia, Troensegaard, afg. Rotterdam 14./4. — Secalia, Jensen, afg. Progreso 14./4. — Frumentia, Andersen, afg. New York 14./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 5./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 3./4.

Svendson & Christensen. N. G. Petersen, Møller, ank. Helsingør 15./4. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Raumo 17./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. London 16./4. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Rotterdam 14./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 18./4. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Bremen 16./4. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Hamburg 16./4. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Liverpool 15./4.

Heimdals. Helga, Vaaben Hansen, afg. Dunstou 8./4. — Martha, Christensen, afg. Antwerpen 15./4. — Elua, Rathje, afg. Arzew 15./4. — Therese, Petersen, afg. Arzew 9./4. — Simon, Møller, afg. Arzew 8./4. — Jeanne Løffler, ank. North Shields 7./4. — Vera, Risø, afg. Arzew 17./4. — Daisy, Lagesen, ank. Malmö 17./4. — Anine, Leth, ank. Cette 13./4.

Thore. Perwie, Egdiussen, afg. Kjøbenhavn 14./4. til Island. — Ingolf, Schiøtz, afg. Sandarkrok 15./4.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Suez 14./4. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Shanghai 14./4. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Cathay, Kruuse, afg. Kobe 15./4. til Moji. — Bintang, Juul-Hansen, pass. Gibraltar 16./4. for Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Aalborg 15./4. til Middlesbro. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Pagan, Knudsen, afg. Colombo 9./4. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Penang 16./4. til Singapore.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 2./4. til Le Havre. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 12./4. til Lübeck. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 13./4. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Kjøbenhavn 14./4. til Burntisland. — Bryssel, Kaas, afg. Barry 2./4. til Dakar.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 16./4. til Burntisland. — Wien, Boeck Hansen, afg. Dunkerque 14./4. til Cardiff. — Roma, v. Thun, afg. Dunkerque 16./4. til Barry.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Rotterdam 16./4. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 14./4. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, afg. Rotterdam 15./4. til Korsør. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 10./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 8./4. — Helene, Sørensen, ank. Hull 15./4. — Sjælland, Dam, afg. Kiel 16./4. — Agnete, Sonnichsen, ank. Antwerpen 12./4. — Hermia, Hansen, ank. Antwerpen 15./4. — Alice, Schultz, afg. Riga 14./4.

Frø. Austa, Bagger, afg. Swansea 17./4. — Freja, Nielsen, afg. Libau 6./4. — Vera, Thing, afg. Methil 13./4.

Æra. Energi, Jensen, ank. Burntisland 14./4. — Emanuel, Hansen, ank. Helsingør 16./4.

Sejlskibe.

Fano-Nordby. Prins Valdemar, Pedersen, ank. Falmouth 7./4. — Thora, Thomsen, afg. Hamburg 14./4.

Æra. Concordia, Madsen, ank. Kalmar 13./4. — Emili, Friis, ank. Memel 13./4. — Apollo, Albertsen, ank. Risør 13./4. — Argo, Clausen, ank. Paramaribo 13./4. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 14./4. — Karoline, Christensen, ank. Drammen 13./4. — Uffe, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 13./4. — Esther, Fabricius, ank. Barbados 13./4. — Debora, Rasmussen, ank. Dunkerque 14./4. — Hamlet, Rasmussen, ank. Bristol 14./4. — M. Hay, Petersen, ank. Frederiksstad 13./4. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Mandal 13./4. — I. O. Kromann, Christensen, ank. Hull 14./4. — Marthing, Friis, ank. Leith 15./4. — Rigmør, Petersen, ank. Aalborg 14./4. — Kathinka, Olsen, ank. Svendborg 15./4. — Argo, Christensen, ank. Karlshavn 13./4. — Kastor, Albertsen, ank. Flækkefjord 15./4. — Fuglen, Schmidt, ank. Riga 15./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 15./4. — Ami, Christensen, ank. Hammerhavn 16./4. — Gloria, Fabricius, ank. West Wemyss 16./4. — Phoenix, Rasmussen, ank. Riga 16./4. — Karen, Bøye, ank. Kalmar 15./4. — Argus, Jensen, ank. Riga 15./4. — Svanen, Møllmann, ank. Dysart 15./4. — Irene, Jørgensen, ank. Riga 16./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 19. April 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsfederations Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Skonnert „Augusta“,

laster c. 75 Tons dw., er billig til Salg.

Sophus Busch,
Ærøskøbing.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbling M.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

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

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

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

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

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

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

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

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

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

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

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

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

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

W. Coops Skibshandel
Vejle.
Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

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

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

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

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. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 21. April 1910.

Det store engelske Dampskibsselskab C u n a r d L i n i e giver intet Udbytte for Aaret 1909. I denne Anledning skriver »Hamburger Nachrichten«: »Den berømte engelske Cunard Linies Aarsregnskab viser, at endskønt dette Selskab er i Stand til at foretage store Nedskrivninger, saa er der kun tomme Hænder til Aktionærerne. Naar man tager i Betragtning, at dette Foretagende er den britiske Regerings Kælebarn, som bliver hjulpet med uhyre Subsidier, maa det britiske Selskabs tvivlsomme Held fremkalde den største Forbavselse, og der kan næppe tænkes en større Fiasko for Subventions-Politikken. Det Resultat, som Cunard Linien har opnaaet i det sidste Aar, staar ikke i noget som helst Forhold til det Ry, der er gaaet af dette Selskabs berømte Turbinedampere i de senere Aar gennem hele Verdens Presse.

Hvad nytter alle Fremskridt paa Maskinomraadet, alle Rekordrejser af hurtige Dampere og alle Regerings Subventioner, naar de Kapitalister, som saa tillidsfuldt har betroet Selskabet deres Penge, ingen Renter faar af deres Indskud? Disse Spørgsmaal maa imidlertid vore Fætlere paa den anden Side af Kanalen besvare. Den Lære, som dette Resultat giver Tyskland, er, at Indførelsen af Turbinedampere i Handelsmarinen er en Luksus, som den, der har den største Pengepung, kan tillade sig, men at det tillige er en blændende Fremtoning, som ikke viser noget indre Værd, der svarer til den ydre Glans.«

Vi har modtaget Beretning fra Stiftelsen G e o r g S t a g e s M i n d e for Aaret 1909. Af denne fremgaar det, at Skoleskibet »Georg Stage« fra 1. April til 30. September 1909, ført af Premierløjtnant H a r t t u n g, har været paa Øvelsestogt med 80 Elever. Gennemsnitsalderen for disse var femten Aar og to Maaneder. Elevernes Hjemstavn var: Kjøbenhavn 27, Østifterne 36 og Jylland 17. To Elever fik frit Tøj. 34 Elever fik den ensartede Paaklædning for 40 Kr. Efter Togtet har alle Elever, der trængte dertil, faaet Tæpper, Skibskiste m. m., i Foræring.

Den første Maaned tilbragtes som sædvanlig med Sejlad i Sundet. Den 3. Maj forlod Skibet Sundet og afsejlede til Storebelt. Den 30. Maj afsejledes til Stockholm. Paa Tilbagereisen derfra besøgte Kristiansø og Rønne. Under Opholdet her afholdtes Øvelser, sammen med det bornholmske Redningsvæsen, i Brugen af Raketapparaterne. Den 3. Juli var Skibet i Kalundborg, og i den paafølgende Maaned sejlede det omkring i de danske Farvande, til det den 21. Juli ankom til Kjøbenhavn. Herfra gik Rejsen til England. Paa Vejen blev Brækkestø i Norge anløbet. Skibet ankom til Leith den 5. August og forblev der til d. 9. s. M. Her blev tolv Elever sendt fra Skibet. Den 14. August ankredes ved Ebeltoft. Derfra sejlede til Kjøge, hvor Skibet havde Station i en Uge. De afsluttende Øvelser foretoges i Sundet, og Togtet endte den 30. September. Paa Grund af de daarlige Tider for Skibsfarten var det dette Aar ligesom det foregaaende vanskeligt at faa alle Eleverne anbragt med gode Sejskibshyrer.

I de senere Aar faar alle de Elever, der egner sig til Befalingsmænd (c. 40), hver en Pakke Bøger til Hjælp til Selvstudium. Det er stadig Bestyrelsens Ønske at kunne strække sig saa vidt som Midlerne tillader det i Hjælpen ligeoverfor tidligere Elever. Saaledes faar en Del af Skibets tidligere Elever, der trænger dertil, Hjælp af Stiftelsen til at tage Styrmandseksamen. For Tiden gaar der femten af Skibets Elever paa Navigationsskolen i Kjøbenhavn og en Del paa Skoler i Provinserne. Da de Elever, der er uskikkede til Søen eller ikke har til Hensigt at fortsætte med Sølivet, som oftest er misfornøjet med Livet om Bord og derved udøver en skadelig Indflydelse paa Kammeraterne, har det vist sig heldigt at

sende dem hjem. I 1909 forlod saaledes to Elever Skibet i Begyndelsen af Togtet.

Elevernes Undervisning har omfattet Rejsningsøvelser, Manøvrer, Røning og Vrikning, Skibmanding, Logning, Lodning, Sejlmageri, Teori og Svømning.

Ved Undervisningen i teoretisk Sømandsskab er Kusk-Jensens Bog benyttet. Denne Bog foræres alle de Elever, der gaar til Søs efter Togtet.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet udtaler Vicekonsulen i Ciudad Bolivar i sin Aarsberetning for 1909 med Hensyn til Fyret ved Punta Barima, at det roterende Fyr med røde Glimt er blevet erstattet med et stedse brændende hvidt Fyr.

Angaaende Ciudad Bolivars Havn udtaler Vicekonsulen, at der ingen Forbedringer er foretaget i det forløbne Aar; Skibene er stadig nødt til at losse og lade paa Bredden, og Udgiften til Gangbroer, Pramme og Arbejde er paa Skibets Regning.

Der indkom ingen danske Skibe til Byen i 1909, derimod et svensk, et norsk og et tysk Sejskib fra Hamburg med »general cargo«; Skibene gik i Ballast til Mexiko.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Generalkonsul i Stockholm indsendt følgende Beretning af 13. ds. angaaende Isforholdene og Sejladens Aabning paa Sverigs Østkyst:

»I Følge Telegram fra Vicekonsulatet i Söderhamn er Søfarten paa denne Plads nu aabnet. Ogsaa Sundsvall og Hernösand er i Følge indtrufne Meddelelser for nogle Dage siden aabnet for Søfarten; derimod ventes øvrige Pladser i Hernösandsdistriktet først aabnet henved d. 20. ds.«

Kaptajnerne i Østerrigske Lloyd strejker. Fra Triest telegraferes d. 16. April: Bladene bringer i Dag en Meddelelse fra Generaldirektøren for Østerrigske Lloyd, i Følge hvilken Selskabet under Forhandlingerne med Kaptajnerne har tilbudt disse en Række Forbedringer. Kaptajnerne har imidlertid sendt Selskabet en Skrivelse, hvori de erklærer, at de agter at indstille deres Tjeneste Natten mellem 17. og 18. April, hvis ikke alle deres Fordringer opfyldes. Selskabet har dertil svaret, at de vil tage Konsekvenserne heraf, da det ikke kan opfylde de stillede Krav.

(»Norg. Sjöft.«)

Konsulatvæsnet. Under 18. April har Udenrigsministeriet bevilget ulønnet dansk Vicekonsul i Shanghai V. Meyers og dansk Vicekonsul i Parà H. Baldings Ansøgninger om Afsked.

Under 10. Februar har Udenrigsministeriet ansat Dr. J. A. F e r r o som ulønnet dansk Visekonsul i St. Vincent, de capoverdiske Øer, under Konsulatet i Lissabon.

Skoleskibet »Viking« ankom, i Følge »Nationaltid.«, til Askold (Vladivostok) d. 2. ds.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 105/1909, afsagt d. 11. Februar 1910. Firmaet *Jacobi & Grell* i Hamburg mod Firmaet *Holm & Wonsild* som Redere for Dampskibet »Angantyr«.

Ved Certeparli af 6. April 1909 befragtede Firmaet *Jacobi & Grell* i Hamburg det A/S. *Gefion* her tilhørende Dampskib »Angantyr« til at føre en Ladning, bestaaende af c. 2,100 Tons Briketter, til Kjøbenhavn. Ved Skibets Ankomst hertil i Maj f. A., traf Befragternes herværende Repræsentant Foranstaltninger til Losningen. Han antog Mandskab og anbragte Stilladser saaledes, at Losningen, der skulle ske til Jernbanevogn, kunde foregaa paa den ved Kullosninger her sædvanlige Maade. Kulladninger losses i Almindelighed i Tønder, der ved Skibets Spil føres saa højt til Vejrs, at Indholdet kan trilles ind ad Stilladser, anbragt paa Kajen, og derfra styrtes ned i Jernbanevognene. Den Arbejdsformand, der paa Skibets Vegne havde Losningen i Entreprise, havde straks efter Skibets Ankomst ladet de til Losningen fornødne Tønder, Skovle og andre Redskaber bringe til Stede og alt var klart til Losningen, da der opstod Strid om, hvem der skulde betale det Mandskab, der gjorde Tjeneste ved Lugerne (én Mand ved hver Luge).

Der var allerede nogle Dage før Skibets Ankomst opstaaet Uenighed mellem den nævnte Arbejdsformand og Befragternes Repræsentant om, hvorledes Omkostningerne ved det til Losningen fornødne Mandskab skulde fordeles. Ved Kullosning bruges der i Almindelighed — i alt Fald i Begyndelsen — kun tre Mand i hvert Lastrum og to Mand paa Dækket, nemlig en Lugemand og en Triller for hver Luge. Spillet passes af Skibets Besætning. Der har her i Havnen ved Kullosninger uddannet sig den Kutyme, at Omkostningerne ved den samlede Arbejdsløb fordeles efter visse Regler mellem Skib og Ladningsmodtager. Losning af Briketter i hele Ladninger er ikke forekommet saa ofte, at der har kunnet danne sig nogen Kutyme om Arbejdslønnens Fordeling, men vedkommende Fagforening havde stillet det Forlangende, og den fornævnte paa Skibets Vegne optrædende Arbejdsformand var gaaet ind paa, at der ved Losning af Briketter skulde anvendes mindst fire Mand i hvert Lastrum foruden en Lugemand og en Triller paa Dækket ved hver Luge, samt at hver af disse seks Folk skulde betales med 15 Øre pr. Ton. Da der saaledes udkrævedes en Mand mere for hver Luge end ved Kullosning, gjorde man fra Skibets Side gældende, at medens Skibet betalte samtlige de i Lasten arbejdende Folk, skulde Ladningsmodtageren betale baade Lugemanden og Trilleren. Dette vilde Befragternes Repræsentant ikke gaa ind paa. Han erkendte, at han maatte betale Trilleren, der førte Briketterne ind over Jernbanevognene, men vilde ikke betale den udelukkende om Bord paa Skibet arbejdende Lugemand.

Da nu Skibet var ankommet og Stilladserne til Losning anbragt paa Kajen, lod Skibets Entreprenør Befragternes Repræsentant vide, at dersom denne ikke vilde betale alle Dæksmændene, vilde man fra Skibets Side ikke lade Briketterne hejse op til Stilladserne, men overensstemmende med Søloven og Skibets Papirer levere dem ved Lønningen. Befragternes Repræsentant vægrede sig herved, og det blev da ikke til noget med Losningen den Dag. Skibets Entreprenør lod — for ikke at »have Skyld for at være den, der sinkede Skibet« — hente nogle mindre Vidiekurve, lod dem fylde og stille paa Lønningen til Ladningsmodtagerens Disposition. Tønderne kunde paa Grund af de opstillede Stilladser ikke svinges ud til Lønningen. Befragternes Repræsentant saa sig derved tvungen til, under Reservation af sin Ret til at bringe Spørgsmaalet for Domstolene, foreløbig

at efterkomme det stillede Forlangende, og Losningen blev derefter fuldført i rette Tid uden Forsinkelse.

Skibets Befragtere har nu anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte Firmaet *Holm & Wonsild* som Redere for Dampskibet »Angantyr« tilpligtet at betale Udgifterne til Dæksmændene 315 Kr., Ventepenge til de af deres Repræsentant den første Dag antagne fire Arbejds mænd, 20 Kr., samt for Notarialbeskikkelse og Sagførersalær inden Sagens Anlæg Kr. 59.93, ialt Kr. 394.93 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagsomkostningerne.

Efter det oplyste maa det antages, at Levering til Lønningen vilde have været mere bekostelig, ikke blot for Ladningsmodtageren, men ogsaa for Skibet, idet dette maatte stille mindst to Mænd paa Dækket for hver Luge. Ladningen kunde ved Hjælp af Skibets Spil lige saa let leveres i Højde med Stilladserne som ved Lønningen. Den fra Skibets Side fremsatte Fordring synes saaledes alene at være brugt som et Tvangsmiddel til at faa Ladningsmodtageren til at betale Lagemændene. Som ovenfor omtalt har der ikke i Kjøbenhavns Havn uddannet sig nogen fast Kutyme med Hensyn til Briketter i hele Ladninger, og Sagen maa saaledes afgøres efter Sølovens med Certepartiet stemmende Regler, hvorefter Godset skal leveres ved Skibets Side. Sølovens (og Certepartiets) Regler findes imidlertid i et Tilfælde som det foreliggende at maatte forstaas derhen, at Ladningen kan forlanges leveret i en saadan Højde over Lønningen, at Losningen kan foregaa paa den for lignende Ladninger sædvanlige og for begge Parter fordelagtigste Maade. Det fra Skibets Side stillede Forlangende har derfor været uberettiget, og det maa heraf blive Følgen, at Skibet maa betale Lagemændene, hvis Virksomhed efter sin Natur henhører under den Skibet paahvilende Del af Losningen. De forlangte Ventepenge til Ladningsmodtagernes Arbejdere maa de Indstævnte ligeledes betale, lige saa vel som Omkostningerne til Notarialbeskikkelse Kr. 9.93. Sagførersalæret vil være at henregne under Sagsomkostninger. Disse vil de Indstævnte have at tilsvare Citanterne med et Beløb, der under Hensyn til Citanternes betydelige Udgifter i Sagens Anledning findes at kunne bestemmes til 150 Kr.

Dom i S. S. Nr. 81/1909, afsagt d. 16. Februar 1910. Firmaet *Thorvald Møller & Co.* i Esbjerg mod *Mannheimer Forsikringsselskab* ved Firmaet *Jansen & Co.*

Den 20. April 1909 ankom Sejlskibet »Cito« til Esbjerg med en Ladning bestaaende af 1,630 halve Sække Cement fra A/S. *Portland Cement Fabrik* i Aalborg til Firmaet *Thorvald Møller & Co.* i Esbjerg. Paa Rejsen havde »Cito« lidt Havari paa Grund af daarligt Vejr, hvorved Ladningen var bleven noget beskadiget. Ladningen var forsikret hos *Mannheimer Forsikringsselskab* paa de almindelige kjøbenhavnske Søforsikringsbetingelser; den omfattede kun Søskade, forsaavidt som denne maatte udgøre 10 pCt. af Forsikringssummen.

Ladningsmodtagerne gav straks Forsikringsselskabets kjøbenhavnske Repræsentant Underretning om det skete, og denne sendte en Mand til Esbjerg for at besigtige Skaden. Der oprettedes mellem denne Mand og Ladningsmodtagerne en den 21. s. M. dateret Overenskomst, hvori det hedder, at de i Forening har besigtet 281 halve Sække Cement, som fandtes beskadiget af Søvand, at Resten af Ladningen var bleven udlosset i ubeskadiget Stand, at Skadens Størrelse ansattes til 50 pCt. af det beskadigede Parti, at den nævnte Besigtelse og Vurdering skulde træde i Stedet for retslig Besigtelse, og at den skulde være uden Præjudice for Assurandørernes Erstatningspligt.

Da Forsikringssummen for de 1,630 halve Sække var 4,040 Kr., og Skaden i Følge Overenskomsten af 21. April udgjorde 50 pCt. af Forsikringssummen for 281 halve Sække eller Kr. 348.23, altsaa under de i Forsikringspolisen betingede 10 pCt., lod Forsikringselskabets københavnske Repræsentant efter at have brevvekslet med Selskabet om Sagen ved Skrivelse af 29. s. M. Ladningsmodtagerne vide, at man efter det foreliggende ikke kunde indgaa paa at yde nogen Erstatning. Da Ladningsmodtagerne imidlertid mente, at der ved Overenskomsten af 21. April var stillet dem i Udsigt, at Assurandørerne vilde betale og hævdede, at det i hvert Fald var under denne Forudsætning, at de havde givet Afkald paa retsligt Skøn over Væerne, lod de, da fornyet Henvendelse til Assurandørernes Repræsentant viste sig frugtesløs, den 18. Juni afholde retslig Besigtelse til Bestemmelse af Skadens Størrelse. Ved denne Forretning, hvortil hverken Forsikringselskabet eller nogen paa dets Vegne var varslet, fandtes af de 281 tidligere besigtede halve Sække kun 223 helt eller delvis beskadiget, og Skaden ansattes til Kr. 420.07, altsaa lidt mere end 10 pCt. af Forsikringssummen. Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar de Indstævnte tilpligtet principalt mod Udlevering af de 223 halve Sække, der ved den retslige Skønsforretning har vist sig beskadiget, at betale disses Værdi Kr. 552.70, subsidiært at betale de fornævnte Kr. 420.07 og mest subsidiært det i Overenskomsten af 21. April fastsatte Beløb Kr. 348.23, alt med Renter til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifundne med Tillæg af Sagsomkostningerne.

Efter det foreliggende maa det antages, at Citanterne er bundet ved Overenskomsten af 21. April, hvorefter den der skete Ansættelse af Skadens Størrelse skulde træde i Stedet for retslig Besigtelse. Der er ikke under Sagen oplyst noget om, at den fra Forsikringselskabet sendte Mand ganske i Strid med Overenskomstens Ordlyd, skulde have lovet Citanterne, at Selskabet vilde betale det fastsatte Beløb, saa lidt som der foreligger nogen Grund til at antage, at Overenskomstens Gyldighed skulde være afhængig af, at Forsikringselskabet godvillig betalte Beløbet. Hertil kommer, at Citanterne, saafremt de ikke følte sig bunden ved Overenskomsten, under alle Omstændigheder burde have sørget for at lade den retslige Sønsforretning afholde snarest mulig og dertil varslet de Indstævnte; der kan paa ingen Maade bortses fra den Mulighed, at Partiet i de c. 2 Maaneder, der hengik inden Skønsforretningens Afholdelse, kan have taget yderligere Skade.

De Indstævnte vil herefter være pure at frifinde, hvorhos Citanterne efter Omstændighederne findes at burde tilsvare dem Sagens Omkostninger med 100 Kr.

Isforholdene i de arktiske Have 1909.

Det meteorologiske Institut har for Aaret 1909 i Lighed med foregaaende Aar, under ovenstaaende Titel udgivet et Særtryk af dets nautisk-meteorologiske Aarbog, bearbejdet af Kaptajn C. J. Hansen.

Oplysningerne om Isforholdene støtter sig som sædvanlig til privat Velvilje hos Institutioner, Skibsførere, Videnskabsmænd m. fl., som har været i Berøring med de arktiske Egne i 1909. Enhver, som maatte være villig til at indsende Oplysninger, kan, ved at henvende sig til det danske meteorologiske Institut, faa tilsendt Oplysninger om tidligere Aars Isforhold samt Skemaer og Kort.

I Hvide-Havet har Isforholdene indtil Juni været ret vanskelige. Ogsaa i Barents-Søen var Isen i Sommeren 1909 til Stede i større Mængder end almindeligt; særlig den nordlige Isgrænse laa langt sydlig. Først i August forandredes Forholdet noget. Hertugen af Orléans Skib »Belgica« traf saaledes Iskanten ret nordlig, og denne trak sig i Maanedens Løb yderligere c. 1 Breddegrad tilbage mod N.

Ogsaa Spitzbergen var i Aar en Del belemret af Is. Om Foraaret strakte Isgrænsen langs V.-Kysten sig langt Vest ud. Paa N.-Kysten laa Isen fast til Landet hele Sommeren, og først i de sidste Dage af August drev den ud fra Land som Følge af sydlige Storme. Heller ikke dette Aar tillod Isen en Omsejling. Det er nu elleve Aar siden, Isen har tilladt Passage omkring Nordostlandet.

Var Isforholdene ugunstige i Barents-Søen og omkring Spitzbergen, kan det modsatte snarere siges om Forholdene i Grønlands-Havet og Danmarksstrædet. Isgrænsen laa de forskellige Maaneder langt vestligere end normalt, ligesom Angmagsalik blev isfri tidligere end almindeligt. Efter Oplysninger fra »Belgica« fandtes der i Grønlands-Havet i 1909 meget lidt Polaris S. for 78° Bredde. Isen bestod hovedsagelig af flad Vinteris og Nyis, der optraadte som store Flager over 10 Sm. i Diameter, og hvis Kanter næsten ikke havde været udsat for Presninger.

Disse Oplysninger synes at tyde paa, at der har været ringe Drift i Polarbassinets Is i Foraarsmaanederne.

Islands Kyster var omtrent isfri; kun 8.—24. Juni laa der Is nær ved Kap Nord.

Udfor Newfoundland og paa de transatlantiske Dampskibsruiter fandtes usædvanlig megen Is, baade Fladis og Isfjælde. Allerede i Februar var der megen Is, og fra Marts—Juli var Forholdene saa ugunstige, som de ikke har været i mange Aar. Isfjældene holdt sig ualmindelig længe, saa at Skibsfarten endnu var stærkt hindret ved Kap Race saa sent som i August. I September tog endelig Ismasserne af, men mange Isfjælde laa dog endnu i Bellisle Strædet og langt til Søs uden for Strædet.

Ved Grønlands SV.-Kyst, hvor Isforholdene nærmest afhænger af Storisens Drift, var det et overmaade gunstigt Aar. Storisens Fortrop passerede Kap Farvel d. 10de Februar, den gik i April og Maj op til Godthaabs Bredde, men allerede i Juni var der ikke megen Is, og fra Juli saas ingen Storis mere. Nord paa drev langvarige østlige Vinde Vestisen tidlig bort fra Kysten; ogsaa Vinterisen blev tidlig brudt, saaledes var allerede i Maj Disko Bugtens indre Fjorde og Bugter isfri.

Fra den nordlige Del af Baffins-Bugten og Farvandene omkring Lancaster-Sund haves ingen Efterretninger. S/S. »Morning« af Dundee var det eneste Skib, som i 1909 var paa Hvalfangst i disse Egne; hvis dette Skib ikke fik god Fangst, vil efter Forlydende Hvalfangsten foreløbig ophøre fra Skotland. Da de skotske Hvalfangere i mange Aar har været det danske Instituts trofaste Observatorer i disse Egne, vil manglende Oplysninger herfra i høj Grad mærkes.

I det arktiske nordamerikanske Arkipelag synes Isforholdene efter Kaptajn Berniers Oplysninger at have været gunstige, da han Øst fra naede frem til Banks Land.

I Beerings-Havet var Forholdene nærmest normale, maaske en Smule gunstigere end ellers. Norton Sund aabnes normalt i Slutningen af Juni, men i Aar kom den første Damp til Nome allerede den 13de Juni.

I Beaufort-Havet synes Isforholdene, idet mindste hen paa Sommeren, at have været ret gunstige, særlig omkring Pt. Barrow var der meget aabent Vand.

Bortset fra andre medvirkende Aarsager giver Isforholdene i Eftersommeren 1909 langs Grønlands Østkyst Anledning til at vente nogen mindre Istilførsel ned langs Grønlands sydlige Østkyst i 1910, hvilket atter kan medføre gunstige Isforhold langs Grønlands SV.-Kyst i Sommeren 1910.

Efter den almindelige Oversigt giver Beretningen en stor Mængde Detailoplysninger om Is og Vejrforholdene i de nordlige Have, samt et smukt udført Kort for hver Maaned fra April til August, begge inklusive.

Literatur.

Nautisk Geografi. Til Brug ved Navigations-skolerne, af A. Landt. Anden gennemsete Udgave. Gads Forlag, Kjøbenhavn 1909.

Den foreliggende Udgave af »Nautisk Geografi« begynder i Lighed med første Udgave med en almindelig Oversigt over Fordelingen af Hav og Land, efterfulgt af en nærmere Beskrivelse af de enkelte Have med tilgrænsende Kyster. Dernæst beskrives de enkelte Lande med deres vigtigste Byer og Udførselsartikler, og Bogen slutter med en Oversigt over de vigtigste Sejl- og Dampskibsveje, hvortil yderligere kommer to Kort, i hvilke henholdsvis Sejl- og Dampskibsvejene er nedlagt, og en Tabel over forskellige Landes Mønt, Maal og Vægt.

I Kortene, som ikke fandtes i første Udgave, er det lykkedes Forfatteren at faa saa godt som alle de vigtigste Ruter nedlagt uden dog at overfylde Kortene. Som Mangler ved disse kan nævnes, at Sejl- og Dampskibsvejene til og fra Island og Grønland ikke er fremstillet, skønt disse Ruter som bekendt i særlig Grad befares af danske Skibe. Den fremstillede Dampskibsroute fra »Cape Town« til »Melbourne« afviger betydeligt saavel fra den af de større engelske Rederier valgte Route som fra den af »Deutsche Seewarte« anbefalede. Medens begge disse kommer endog Syd for 45° Bredde, gaar den i Kortet fremstillede ikke en Gang op til 40°, og den bliver dermed betydelig længere end de foran nævnte. Skade, at Forfatteren ikke anfører de Kilder, han har benyttet ved Fremstilling af Vejene. Det havde ogsaa været heldigt, om der i Beskrivelsen af de enkelte Ruter f. Eks. med Tal havde været henvist til de i Kortene fremstillede, og om Bogen havde været forsynet med et Register over Ruterne.

Af Indvendinger mod Geografien skal her blot nævnes: Danmarks Folketal anføres som i første Udgave (1899) at være 2¼ Million, det er dog nu nærmere 2¾ Million. Blandt de danske Fjorde, af hvilke selv de mindste er medtaget, savnes Koldingfjord. Det er ikke, som i Bogen anført, »Kap Guardafui«, men det c. 30° østligere beliggende »Ras Hafun«, der er Afrikas østligste Punkt, og det er ikke »Puget Sund«, men »Johnstone-« og »Georgiastrædet«, der skiller Øen »Vancouver« fra Fastlandet. Australiens Sydvestpynt hedder »Cap Leeuwin«; der er ingen Grund til — allermindst i en nautisk Geografi — at oversætte Navnet paa Dansk (Løvindeforbjerg).

Den Geografi, der brugtes ved Navigationsskolerne, forinden Hr. Landts Bog udkom, bestod væsentlig af en Oprensning af Navne i Flæng, og omend flere af de i nærværende Bog forekommende Navne synes noget vilkaarligt valgte, ligesom det havde været ønskeligt, at de fleste Sejl- og Dampskibsveje havde været adskillig kortere omtalt, saa er der dog kun Grund til som Helhed at sige Forfatteren Tak for den foreliggende Bog, der i en Række af Aar sikkert vil gøre god Fyldest ikke alene paa Skolerne, men ogsaa om Bord.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Der har i Ugens Løb kun fundet ganske minimale Forandringer Sted. De fleste Markeder fragter for denne

og næste Maanedes Lastning, og i ingen Retninger udfoldes der nogen særlig Aktivitet. — Sortehavet og Azow bevarer deres Fasthed fulldud, navnlig for »handy« Tonnage pr. April og første Halvdel af Maj, for hvilke Positioner der bl. a. betales indtil 10/1½ N. C. fra Nikolajeff, 9/9 à 10/3 fra Sulina, 10/6 fra Azow. For større Baade betalte Sulina endvidere 9/ L. H. A. R. 9/6 à 9/9 anden udsøgt Havn. Fra Donauen sluttedes til 9/10½ à 10/3 Dødvægt Rotterdam direkte, 10/6 N. C. Østen er temmelig uforandret; for Ris betales 23/6 Saigon/Nantes (1.—15. Juni) og 23/ Akyab/Fiume (April); at Raterne fra Østen ikke gaar højere maa søges i, at La Plata Markedet atter er hensunken i en ren Dvaletilstand, saa at Dampere, der har losset derude, søger i Ballast ud til Østen, da der næsten ingen Ladning er at faa fra La Plata. — Nordamerika har heller ikke overvældende meget at byde paa. Træfragterne til Sydamerika er højere, og der betales sidst fra Golfen indtil 108/9 til Buenos Aires eller Rosario. Træbefragtingerne fra Kanada har været lidt lavere, men Raterne er ikke gode. Der betales 28/9 à 29/3 fra St. John, 30/ fra Pugwash, 32/6 fra Picton, 33/9 fra Campbellton eller Dalhousie, alt til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, én Lossehavn, 1/3 d. mere to Lossehavne. — Middelhavet og Østersøen viser ingen Forandringer. Kulfragterne er ogsaa omtrent de samme, som noteret forrige Uge undtagen til La Plata, hvortil der fra Cardiff betales indtil 16/6 nedre Flodhavn, 17/ à 17/6 øvre Havn. Ellers betales fra Cardiff 4/9 til Kronstadt eller Libau, 4/7½ Hollenau (1800), 4/6 Lissabon, Frs. 7,50 Algier, 6/9 Genua eller Savona, 7/6 à 7/7½ Venedig, 6/ Konstantinopel, 8/6 à 8/9 Colombo, 7/3 à 7/6 Las Palmas eller Tenerifa. Fra Østkysten er Laster overordentlig knappe til Østersøen, og meget lave Rater akcepteredes. Der sluttedes saaledes fra Tynen eller Blyth til 3/9 Kronstadt, 3/6 Swinemünde (2000/2250), 3/4½ Newfairwater (2150), 3/7½ Holtenau (1600), 3/6 Pillau (2000), 3/6 à 3/7½ Kjøbenhavn, 4/3 Mariager (850), 2/10½ à 3/ Hamburg (2000), 5/ Lissabon (1800), 6/3 Neapel (4000 med 800 Tons daglig Losning), 6/9 Messina (2300). Fra Firth of Forth sluttedes bl. a. til 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, 3/10½ Gelle (1500), 4/7½ Königsberg (1150), 4/ Wismar (1400), 4/ Odense (1125), 4/1½ Horsens (950), 4/3 Fredericia (700).

Generalforsamlinger.

C. K. Hansens Dampskibsselskaber har afholdt deres aarlige Generalforsamling.

Højesteretsadvokat Halkier dirigerede, og Konsul Joh. Hansen aflagde Beretning.

Det forløbne Aar maatte karakteriseres som meget middelmaadigt, og kun med Udførelse af den største Energi og gennemført Sparommelighed, var det lykkedes at indsejle tilstrækkeligt til de fornødne Afskrivninger og et beskedent Udbytte. Begyndelsen af Aaret havde været saa daarlig, at man af Mangel paa Fragt havde været nødt til i stor Udstrækning at lægge Skibene op.

Den forløbne Del af indeværende Aar havde stillet sig betydelig gunstigere end det tilsvarende Tidsrum i Fjor.

Dannebrog.

Dette Selskab havde i Aarets Lob forøget sin Flaade med et nyindkøbt Skib, S/S. »Randelsborg«, der desværre havde lidt et betydeligt Havari ved Windau og nu var under Reparation i Kiel. Man havde haft Tilbud baade fra svensk Værft og fra Burmeister & Wain, og skønt sidstnævnte Selskabs Tilbud havde været overordentlig billigt, havde Kieler-Værftets Tilbud været saa exceptionelt lavt, at man af Hensyn til fornuftig Økonomi havde maattet vælge dette.

Et fremsat Ønske om Nedsættelse af Revisorernes Vederlag modsatte Konsulen sig under Henviisning til, at de virkede som kritiske Revisorer og havde et stort og ansvarsfuldt Arbejde.

(Fortsættes Side 249.)

Højde 15 m. Fyret slukkes derfor midlertidigt den 15de April 1910. 48° 19' 20" N. Br. 4° 46' 40" V. Lgd.

804. Midlertidig Afmærkning borttaget. Men Du, Anse de Benodet. Den midlertidige Afmærkning paa Men Du er borttaget, da et nyt Taarn skal opføres paa Klippen. 47° 47' 52" N. Br. 4° 9' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1009. Kjøbenhavn 1909).

805. Fyrtaarns Farve, Cotonou, Dahomey, Afrika. Cotonou Fyrtaarn er hvidt. 6° 21' N. Br. 2° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 309. Kjøbenhavn 1910).

806. Baaker optøret. Empfangnis (Conception) Bucht, Tysk SV-Afrika. I Empfangnis Bucht er optøret to Baaker, som holdt overet i S. 78 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Leder til Ankerpladsen. Bagbaaken: 23° 56' 20" S. Br. 14° 29' 38" Ø. Lgd. En graa Tønde med rød Ballon ligger i 20 m Vand, i Ledelinien, c. 1 $\frac{1}{2}$ Sm fra Kysten. 23° 55' 58" S. Br. 14° 27' 19" Ø. Lgd. I samme Linie er der endnu 3 Kbl fra Kysten 8 m Vand. Vraget af en Dampner ligger S. for Bugten, paa 24° 0' S. Br. 14° 26' Ø. Lgd.

807. Tønde inddraget. Oplysninger. Horta Bay, Fayal, Azorerne. Den sorte og hvid lodret stribede Fortønde, som laa i Kbl N. 73° V. fra Fyret paa Bølgehynderne i Horta Bay, er inddraget. Bølgehyndernes Hoved er fuldtøret og Fyret brænder regelmæssigt.

808. Tønde ombyttet med Klokketønde. Clous Ledge, Sheepscock River, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Clous Ledge Stumptønde Nr. 1 ved Grundens N.-Ende, er ombyttet med en Klokketønde, der ligger fra Powderhorn Island høje Kant i N. 70 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Clous Ledge Baake i N. 11° Ø. 43° 51' 32" N. Br. 63° 41' 50" V. Lgd.

809. Afmærkning forandret. Great Round Shoal Channel, Nantucket Sound, Massachusetts. Great Round Shoal Channel er nu afmærket som Hovedløb i Nantucket Sound. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 615. Kjøbenhavn 1910).

810. Undervands Klokketøndes Beliggenhed. Peaked Hill, Cape Cod, Massachusetts. Peaked Hill Submarine Bellbuoy 2 Ex ligger fra Cape Cod Fyr i N. 43° V. og fra Race Point Fyr i N. 66 $\frac{1}{4}$ ° Ø. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 613. Kjøbenhavn 1910).

811. Vrag borttaget. Bridgeport Harbor, Long Island Sound, Connecticut. Vraget af den ud for Bridgeport Harbor smukne Kulpram er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 618. Kjøbenhavn 1910).

812. Klokketønde udlagt. Shelter Island Sound, Gardiners Bay, Long Island Sound. En lodret stribet Klokketønde er udlagt i Gardiners Bay i Stedet for Mid Channel Stumptønde. Den ligger fra Plum Island Fyr i S. 27° V., og fra Cedar Island Fyr i N. En lodret stribet Spiritønde er som Mærketønde udlagt tæt ved Klokketønden.

813. Tønde udlagt. Channel Rock, East River, New York. En vandret stribet Spiritønde er i 2,5 m Vand udlagt ved Channel Rock, fra Riekers Island V.-Punt i N. 80 $\frac{1}{2}$ ° V., fra Lawrence Point Ledge Fyr i S. 67 $\frac{1}{2}$ ° Ø., og fra South Brother Island Ledge Fyr i S. 7° Ø.

814. Forandring i Afmærkning udsat. Ambrose Channel, New York Lower Bay. Da Uddybningen i Ambrose Channel ikke endnu er fuldført, er Afmærkningen endnu ikke forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 623. Kjøbenhavn 1910).

815. Fyr forandret. Fort Wadsworth, New York Lower Bay. Fort Wadsworth Fyr er formærket mod V. over en Vinkel af 127 $\frac{1}{2}$ °, fra S. 4 $\frac{3}{4}$ ° Ø. gennem S. og V. til N. 57° V. 40° 36' 20" N. Br. 74° 3' 15" V. Lgd.

816. Tønder midlertidig inddraget. Delaware River. Indtil den 15de Juni 1910 er paa Grund af Fiskeriet følgende Tønder i Delaware River inddraget: Pea Patch Tønde 2, Penngrove Lower Tønde 2, Penngrove Tønde 4 og Cherry Island Flats Upper Tønde 3.

817. Fyr forstærket. Liston Ledefyr, Delaware River. Liston forreste Ledefyr er forstærket. Linseapparat af 4de Orden. 39° 28' 57" N. Br. 75° 35' 31" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

776. Vandstand. Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3,7 m, i Langelholm-Løb 2, m, i Svandholm-Løb 2,7 m, i Gaasholm-Løb 2,7 m, i Kobberø-Løb 3, m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

777. Rispræk flyttet. Sønder-Dybh. Thyborøn-Kanal, Limfjorden. Risprikken ved NØ-Siden af Sydhalen i Sønder-Dybh er flyttet til Ø.-Siden af Sydhalen. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 87. Havne-Lods, Side 138).

778. Ledefyr flyttet. Lønnvig, Limfjorden. Fortyret staar nu c. 9 m V. for Lønnvig nye, vestre Havns V.-Mole. Bagfyret staar S. 5° Ø. c. 233 m fra Fortyret. Flammens Højde 14 m og 6 m. Fortyret vises fra en hvid Gittermast, Bagfyret fra et lille, hvidt Hus. Brændstift: 15de Juli til 15de Maj. I øvrigt uforandret. (Kort Nr. 158. Danske Lods, Side 448. Havne-Lods, Side 88. Fyr-Fort., Nr. 386).

779. Dybde. Løgstør-Grunde, Limfjorden. Ifølge Meddelelse fra Vandbygningsdirektoratet er Dybden i det gravede Løb over Løgstør-Grunde nu 4 m i en Brede af 15 à 20 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 221. Kjøbenhavn 1910).

780. Prik udlagt. Kignæs-Rende, Roskilde-Fjord, Isefjord. En kort, hvid Stage uden Topbetegnelse er udsat paa Hjørnet af den Ø-lige Grund NV. for den yderste Halmpræk ved Kignæs-Renden. 55° 51' N. Br. 12° 2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 151. Danske Lods, Side 504. Sø.-Fort., Side 39).

781. Grund afmærket. Middelgrund, Svendborg-Sund Ø-lige Indløb, Farvandet Syd for Fyen. En Halmpræk med 2 Halmviske er i 4,7 m Vand udsat tæt N. for 3, m Pullen paa Middelgrund, S. for det Ø-lige Indløb til Svendborg-Sund. 55° 1' N. Br. 10° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 123, 149, 157, 160, 162 og 221. Danske Lods, Side 574. Sø.-Fort., Side 49). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 531. Kjøbenhavn 1909).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

782. Afmærkning forandret. Hasselø, Bleking, Sverrig. Afmærkningen ved Sättekullens Grund uden for Hasselø er nu forandret. (Kort Nr. 160 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 164. Kjøbenhavn 1910).

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saaeenge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

763. Fyrskibet »Grepem« atter udlagt. Den 11te April 1910 er Fyrskibet »Grepem« atter udlagt paa Station.

764. Baake opført, Tønder udlagt. Schiewenhorst. Danziger Bucht. Tyskland. Paa Hovedet af Ø-Molen ved Schiewenhorst er opført en 7 m høj Baake med rød Diamant. 54° 20' N. Br. 18° 56' Ø. Lgd. Fra April til November ligger en rød og en sort Stumpstønde c. 100 m fra hinanden og 600 m fra Ø-Molens Hoved. (Kort Nr. 206).

765. Vrag almærket. Leba. Islæge Telegram fra »Marineant« i Berlin ligger et Vrag sunket i 19 m Vand ved Leba. En Mast er c. 1 m over Vandet. En Vragstønde med N.-lig Topbetegnelse er udlagt 150 m fra Vraget, der vil blive uskadeliggjort. 54° 48' N. Br. 17° 28' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

766. Fyr nedbrændt. Norra Ramholmen. Bohus Kyst. Sverrig. Norra Ramholmen Fyr er nedbrændt. Det optøres atter snarest mulig.

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

767. Forsøgsgenstande udlagt. Elben, Jade og Ems. Tyskland. Paa følgende Steder er udlagt Forsøgsgenstande, almærket med røde Tønder: I Elben uden for Farvandet mellem Wattet og Fyrskibet »Elbe V«, i 9 m Vand. I Varellet Farvand, S. og SØ indtil 400 m fra Tønde V/B. I Ems uden for Farvandet mellem Hohen Riff og Tønde W 6.

Man skal holde sig borte fra disse Steder.

768. Dybde afftaget. Aussenjade. I Aussenjade er i Nærheden af Spitstønde K fundet et Sted i Farvandet med kun 6, m Vand. 53° 45' 35" N. Br. 8° 4' 19" Ø. Lgd.

769. Forandring i Almærkning. Hübtergat, Ems. Holland. I Hübtergat er den sorte Lystønde H. 5 flyttet til 53° 35' 3" N. Br. 6° 33' a Ø. Lgd. Den rød og sort lodret stribede Lystønde »Westerens« er flyttet til 53° 35' 20" N. Br. 6° 34' a Ø. Lgd. Rottumerog og Hvide og røde, faste Fyr skal forandres.

790. Tønder flyttet. Veermansgeul. Zeegat van Goeree. I Veermansgeul er Spidstønde Nr. 2 med Kors flyttet til 51° 48' 2" N. Br. 4° 8' 43" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 3 med Kryds til 51° 48' 3" N. Br. 4° 8' 47" Ø. Lgd.

791. Almærkning forandret. Krammer. Vilje van de Noordplaten. Farvand almærket. Slaak. Zeegat van Brouwershaven. I Krammer er Spidstønde Nr. 13 ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kuglestønde Nr. 13 med Kegle, og en Spidstønde Nr. 13 a med Ballon er udlagt paa 51° 38' 42" N. Br. 4° 11' 34" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 1 i Vilde van de Noordplaten er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Kuglestønde Nr. 1 med Diamant.

Farvandet Slaak er almærket saaledes: For Indgaenget om Slyrbord, Spidstønde Nr. 1 med Ballon paa 51° 39' 54" N. Br. 4° 7' 34" Ø. Lgd., Spidstønderne Nr. 2, 3, 4 og 5, den sidste paa 51° 38' 37" N. Br. 4° 10' 49" Ø. Lgd. Om Bagbord, Stumpstønde Nr. 1 paa 51° 40' 6" N. Br. 4° 8' 0" Ø. Lgd., Stumpstønderne Nr. 2, 3, 4, 5 og 6, den sidste paa 51° 38' 46" N. Br. 4° 10' 41" Ø. Lgd. Baaken paa 51° 39' 36" N. Br. 4° 8' 42" Ø. Lgd. findes ikke.

Den mindste Dybde i Slaak er 3 m paa Ø-Barren og paa V-Barren.

792. Almærkning forandret. Everingen. Oude Everingen. Scheide. I Everingen har Stumpstønde Nr. 13 nu ingen Topbetegnelse, og Stumpstønde Nr. 14 har afkortet Kegle.

Da der i det Ø-lige Udlob af Shear van Oud Everingen næsten falder tørt ved Lavvande, er Almærkningen i Oud Everingen inddraget.

793. Forandring i Almærkning. Everingen og Nauw van Bat. Fyr forandret. Rilland. I Everingen er den rød og sort vandret stribede Kuglestønde Nr. 22 med Kegle ombyttet med en Stumpstønde Nr. 22.

I Nauw van Bat er den røde Lystønde Nr. 33 flyttet til 51° 23' 6" N. Br. 4° 9" Ø. Lgd.

I Rilland lave Fyr er indsat en rød Vinkel, som dækker fra Kysten ved Bat til c. 40 m. V. for Stumpstønde Nr. 45.

I Fyret paa den Ø-lige Fyrhaake paa Sikken, paa N-Siden af Nauw van Bat, er indsat en rød Vinkel, som dækker fra Lystønde Nr. 37 i Nauw van Bat til c. 40 m Ø. for Spidstønde Nr. 39. 51° 24' N. Br. 4° 11' 7" Ø. Lgd.

794. Tønder til Skrydning udlagt. Barrow Deep. Thomsen. England. I Barrow Deep er udlagt to Par Tønder til Brug ved Skrydning. Det SV-lige Par ligger i 13 m Vand midt imellem, men SØ for Linien mellem West Sunk og Nr. 2 Barrow Tønder. Det NØ-lige Par ligger i 14,5 m Vand midt imellem, men inden for en Linie mellem West Sunk og Sunk Head Tønder. Der er c. ½ Kbl mellem Tønderne, de er Sklisfarten uvekkommende og inddrages før Vinteren. West Sunk Tønde: 51° 43' N. Br. 1° 24' Ø. Lgd.

795. Tønde flyttet. Middle Cant. Sneerness Bar. Thomsen. Middle Cant Tønde er flyttet 50 m S. 42° Ø. hen. 51° 28' N. Br. 0° 49' s Ø. Lgd.

796. Tønder ved Sammevejsplads inddraget. Blackstokes. Medway. De grønne og hvide Tønder, som læa fra Port Victoria Baake i S. 6° V., 5½ Kbl, S. 29° Ø. 6½ Kbl og S. 49° Ø. 7½ Kbl, er inddraget. Port Victoria Baake: 51° 26' N. Br. 0° 42' Ø. Lgd.

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

797. Fyr flyttet. Dieppe. Frankrig. Paa Grund af Arbejderne ved Borttagelsen af den gamle Ø-Mole i Dieppe Havn er de tre hvide, faste Fyr lodret for hinanden flyttet indad. Man skal gaa mindst 12 m uden om Baaken, hvorfra de vises. Man maa ikke forveksle disse Fyr med de to hvide, elektriske Lys, som vises ved Arbejderne paa den nye Ø-Mole.

798. Vrag almærket. Havre. Fiskerifartøjet »Marceau« er sunket 4080 m S. 387/10° V. fra La Hève S.-Fyr. En grøn Spidstønde er udlagt tæt V. for Vraget. 49° 29' 0" N. Br. 0° 2' 1" Ø. Lgd.

789. Fyr tændt. Cherbourg. Paa det S-lige Hoved af den N-lige Arm paa Ø-Dæmningen ved Cherbourg er tændt et grønt, fast Fyr. 49° 39' 44" N. Br. 1° 34' 13" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1136. Kjøbenhavn 1909).

800. Undervands Taageklokke flyttet. North Stack. Holyhead. England. North Stack Undervands Taageklokke er igen i Orden, den er flyttet og ligger nu 5½ Kbl N. 15° V. fra South Stack Fyr. 53° 19' 0" N. Br. 4° 42' 12" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 240. Kjøbenhavn 1910).

801. Lys- og Flailetønde udlægges. Margaretta Shoal. Galway Bay. Irland V.-Kyst. Kugletønden med Diamant ved V.-Enden af Margaretta Shoal er ombyttet med en sort og hvid vandret stribet kugleformet Lys- og Flailetønde, der vises hvidt Et-Blink hver 2½ Sek. 53° 13' s N. Br. 9° 6' s V. Lgd.

802. Lys- og Flailetønde forandret. South Shear. Rosslare. Irland Ø.-Kyst. Lys- og Flailetønden ved South Shear er ombyttet med en sort, pilleformet Lys- og Flailetønde med et hvidt Bælte, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., og ligger 3 Kbl N. 59° V. fra den i Kortet angivne Plads. 52° 14' 31" N. Br. 6° 15' 42" V. Lgd.

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

803. Fyr forstærket. Vieux Moines. Brest. Frankrig. Det røde, faste Fyr paa Baaken paa Vieux Moines skal forstærkes. Lysevnen bliver 6,5 Sm, Flammens

818. Hindring afmærket. **Howell Point NØ.** Chesapeake Bay. En 25 m lang Række sammenbofede Pæle, som er farlig for Sejladsen, ligger med den øverste Ende tæt under Vandskorpen, fra Sandy Point i S. 20° V., fra Yderenden af det V-lige Værf i Butterton i N. 62½° V., og fra Howell Point i N. 52¼° Ø. En rød og sort vandret stribet Spiritoude er i 8 m Vand udlagt ved Pælene.

819. Lystønde udlagt. **Chicomuxen Creek Shoal.** Chesapeake Bay. Chicomuxen Creek Shoal Spiritoude Nr. 52 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger i Indløbet til Chicomuxen Creek i 5,3 m Vand, fra Cocksip Point i S. 10½° V. og fra Stump Neck venstre Kant i S. 44½° V. 38° 31' 50" N. Br. 77° 15' 50" V. Lgd.

220. Fyr forandret. **Dimers Creek Flas.** Chesapeake Bay. Virginia. Dimers Creek Flats Fyr, paa Grunden ved N-Siden af Indløbet til Dimers Creek, Floets Bay, er rødt. 37° 39' 40" N. Br. 76° 19' 39" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 761. Kjøbenhavn 1910).

821. Taagesignal forandret. **Fyrskibet »Charleston«.** Charleston Harbor. South Carolina. Taageklokken paa Fyrskibet »Charleston« Nr. 34 giver nu Skibets Nummer »34« hver Minut saaledes: 3 Slag, Pause 3 Sek., 4 Slag, Pause 50 Sek. 32° 40' 59" N. Br. 79° 43' 30" V. Lgd.

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

822. Tønders Beliggenhed. **West Pass.** Apalachicola Bay. Florida. Forøede Stater i Nord-Amerika. West Pass lodret stribede Klokketoude ligger nu i Ledelinien i 7,0 m Vand, fra St. Vincent Island højre Kant i S. 63½° V. og fra Cape St. George Fyr i N. 79° V.

Southeast Entrance Spidstønde Nr. 2 ligger i 4 m Vand, fra St. Vincent højre Kant i S. 61½° V. og fra Cape St. George Fyr i N. 78½° V.
Northwest Entrance Stimplønde Nr. 0 har nu Nr. 1 og ligger i 3,3 m Vand, fra St. Vincent Island højre Kant i S. 64¼° V., og fra Cape St. George Fyr i N. 75½° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 764. Kjøbenhavn 1910).

823. Tøding af Fyr. **Almirante Bay.** Panama. I Bocas del Toro og Almirante Bay tændes om kort Tid følgende Fyr:
Et hvidt, fast Fyr paa Cape Toro. 30 m højt Taarn, hvis Fod er c. 50 m over Vandet. 9° 21' 52" N. Br. 82° 12' 42" V. Lgd.

Et rødt, fast Fyr paa Ø-Siden af Careening Cay. Fyrbaake. 9° 20' 42" N. Br. 82° 14' 12" V. Lgd.
Et rødt, fast Fyr paa S-Pynten af Careening Cay. Fyrbaake. 9° 20' 16" N. Br. 82° 14' 50" V. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr 1/3 Sm N. for Garcia Bank. Fyrbaake. 9° 20' 0" N. Br. 82° 14' 25" V. Lgd.
Et hvidt, fast Fyr paa Grunden ved Christoval Island NØ-Kyst. Fyrbaake. 9° 17' 22" N. Br. 82° 15' 25" V. Lgd.

Et hvidt Blinkfyrt paa Grunden, der skyder sig ud NV. for Juan Point, Christoval Island. Fyrbaake. 9° 18' 18" N. Br. 82° 18' 28" V. Lgd.
Et hvidt, fast Fyr paa Shepherd Island N.-Kyst. Fyrbaake. 9° 14' 40" N. Br. 82° 21' 5" V. Lgd.

824. Fyrs Lysvinkel. **Cape Maysi.** Cuba Ø-Ende. Cape Maysi Fyr skjules S. for Øen V. for S. 1° Ø., rimeligvis af Højen paa Point Quemado. 20° 15' 10" N. Br. 74° 9' 41" V. Lgd.

825. Grunde fundet. **Mayaguez Bay.** Porto Rico V.-Kyst. I Mayaguez Bay er følgende Grunde fundet:
En 2,7 m Korvalgrund 2/16 Sm S. 83¼° V. fra Mayaguez Harbor bagste Ledefyr. 18° 12' 15" N. Br. 67° 11' 22" V. Lgd.
En 2,7 m Korvalgrund 2/16 Sm S. 79° V. fra samme Fyr. 18° 12' 4" N. Br. 67° 11' 37" V. Lgd.

Hvad angik Regnskabet viste dette et Brutto Overskud paa Kr. 2,832,569.44, Driftsoverskudet var Kr. 408,115.83, og Netto Overskudet Kr. 264,311.51. Heraf henlagdes til Afskrivningsfonden Kr. 176,811.51, og foresloges i Udbytte til Aktionærerne 2½ pCt. eller Kr. 87,500.00. Til Klassifikationer samt Havaritab var der i Aarets Løb af Afskrivningsfonden medgaaet Kr. 76,495.25.

Dampskibsselskabet af 1896.

Selskabets Skibe havde væsentligst været beskæftiget i Middelhavsfart. Der var i Aarets Løb indkøbt to Dampere, »Elsborg« og »Spigerborg«, og disse havde vist sig tilfredsstillende.

Brutto Indtægten var Kr. 1,638,580.23, Driftsoverskudet var Kr. 233,650.00 og Netto Overskudet Kr. 160,644.63. Paa Bygningskontoen afskrevet Kr. 110,644.63. I Aarets Løb var der til Havarier, Tab og Forbedringer medgaaet Kr. 43,542.19, saaledes at den reelle Tilgang til Afskrivningsfonden var Kr. 67,102.44, hvorefter denne udgør Kr. 844,803.35.

Til Aktionærerne udbetales et Udbytte paa 2½ pCt. eller Kr. 50,000.00.

Neptun.

Dette Selskab var startet paa Grænsen mellem de gode og de daarlige Aar og havde egentlig aldrig haft et godt Aar. Der kunde derfor ogsaa have været Grund til ikke at give Udbytte, men man havde bestemt sig til dog at udbetale 2½ pCt. af Hensyn til de gode Fremtidsudsigter. Selskabet havde i Efteraaret udvidet sin Aktiekapital med ½ Mill. Kr. i Anledning af, at det havde overtaget Dampskibsselskabet Kirshners fem Baade; men da disse Baade først var overtaget til Nytaar vilde de ikke fremkomme paa Regnskabet for næste Aar.

Brutto Indtægten beløb sig til Kr. 950,851.48, Driftsoverskudet til Kr. 149,704.46 og Netto Overskudet til Kr. 75,149.46. Til Afskrivninger henlagdes Kr. 50,149.46 og i Udbytte til Aktionærerne udbetales 2½ pCt. eller Kr. 25,000.00.

Til Klassifikation og Havaritab var der i Aarets Løb af Afskrivningsfonden medgaaet Kr. 25,845.85, saaledes at denne nu alt beløber sig til Kr. 238,609.03.

Fra Sø og Land.

De største Byer i Verden. Der findes i hele Verden 241 Byer med mellem 50,000 og 100,000 Indbyggere, 321 Byer med mellem 100,000 og ½ Million Indbyggere, 34 Byer med mellem ½ og 1 Million og 24 Byer med 1 Million Indbyggere eller derover.

Byerne med over ½ Million Indbyggere (indbefattet Forstæderne) er følgende:

London	7,218,000	Boston	830,000
New York	4,708,000	Warschau	800,000
Paris	3,250,000	Hangtshou (Kina)	800,000
Berlin	3,027,241	Tsingtu (Kina)	800,000
Chikago	2,049,000	Birmingham	659,000
Kanton	2,000,000	Futshou (Kina)	650,000
Wien	1,958,323	St. Louis	649,000
Tokio	1,818,655	Kairo	640,000
Peking	1,600,000	Bryssel	635,000
St. Petersborg	1,555,242	Shanghai (Kina)	620,000
Filadelfia	1,527,000	Neapel	563,540
Moskov	1,350,000	Baltimore	554,000
Kalkutta	1,284,581	Dresden	550,000
Wutshang (Kina)	1,200,000	Kjøbenhavn - Frederiksborg (1908)	540,294
Konstantinopel	1,125,000	Madrid	539,835
Buenos Aires	1,102,155	München	538,983
Liverpool	1,032,000	Barcelona	533,000
Pittsburg	1,020,000	Rom	532,000
Glasgow	1,000,000	Sidney	529,600
Siangtan (Kina)	1,000,000	Prag	520,000
Singan (Kina)	1,000,000	Marseille	517,498
Sutshou (Kina)	1,000,000	Melbourne	515,350
Thangtshou (Kina)	1,000,000	Madras	509,346
Tientsin (Kina)	1,000,000	Leipzig	503,672
Osaka (Japan)	995,945	Shaohing (Kina)	500,000
Bombay	982,000	Lantshou (Kina)	500,000
Hamburg-Altona	971,113	Fatshan (Kina)	500,000
Rio de Janeiro	900,000	Nanking (Kina)	500,000
Manchester	880,000		
Budapest	847,917		

(Statistiske Efterretninger.)

En lille 3^o m Koralggrund 2¹/₂ Sm S. 74¹/₂° V. fra samme Fyr. 18° 11' 50" N. Br. 67 11' 39" V. Lgd.

En Koralggrund 2¹/₂ Sm S. 76¹/₂° V. fra samme Fyr. 18° 11' 52" N. Br. 67° 11' 44" V. Lgd.

Grundene ligger inden for 3^e m Grønsen.

826. Lelelyr forandret. Port Antonio. Jamaica N.-Kyst. I Port Antonio er Lelelyrene, som vises fra Bankerne i West Harbour, nu røde. 18° 11¹/₂ N. Br. 76° 28' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

827. Tønder inddraget. Para. Brasilien. I Para er følgende Tønder inddraget: Den røde Tønde S. for Cabeza de Sul Bank. 0° 28¹/₂ S. Br. 48° 1¹/₂ V. Lgd. Den hvide Tønde N. for Chapco Vrado. 1° 7¹/₂ S. Br. 48° 28¹/₂ V. Lgd. Den røde Tønde N. for Tatuca Islet. 1° 10¹/₂ S. Br. 48° 29¹/₂ V. Lgd. Fyrskibet i Dentto Channel er inddraget i 1907.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

828. Advarsel. Sabinal Point Fyr. Spanien S.-Kyst. Da Sabinal Point Fyrtaarn er beskadiget, maa man ikke stole paa, at Fyret brænder. Slukkes Fyret, vil et midlertidigt Fyr blive tændt. 36° 41¹/₂ N. Br. 2° 42¹/₂ V. Lgd.

829. Forestaaende Forandring i Belysning. Port de la Lave. Baie de Marseille. Frankrig. I 1910 indruges den sorte Lystønde, der vises rødt, fast Lysskotelens Yderende et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsviddten: 9 Sm. Sort, 10 m høj Fyrbaake. 43° 21' 35" N. Br. 5° 18' 10" Ø. Lgd.

830. Fyr tændt. Batterie des Maunes. Baie d'Hyères. Fra Batterie des Maunes er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsviddten: 4¹/₂ Sm. 43° 6' 34" N. Br. 6° 17' 8" Ø. Lgd. Paa Yderenden af Broen ved Toldvægen, 6¹/₂ Kbl. S. 78° V. fra Pointe de l'Argentière, er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m. Synsviddten: 2¹/₂ Sm. 43° 7' 2" N. Br. 6° 15' 15" Ø. Lgd. Naar der skydes med Torpedoen, hejses et rødt Flag paa Batteriet og paa den V-ligste Flaade, og det er da forhindt at komme ind paa Skydepladsen. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 2599. København 1909).

831. Midlertidigt Fyr tændt. Punta Sthlo. Golfo di Squillace. Italien V.-Kyst. Paa Punta Sthlo er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr med Dn-Formørkelse hver 21 Sek., Lys 16 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 44 m. Synsviddten: 18 Sm.

832. Fyr i Orden. Punta Imperatore. Ischia. Italien. Fyret paa Punta Imperatore er igen i Orden og viser hvidt Fire-Blink. (Se »Efterretninger for Søfarere« Nr. 53. København 1910).

833. Isola Havnefy. Istrien NV.-Kyst. Østerrig-Ungarn. Isola grønne, faste Havnefy er anbragt paa Molehovedet. Flammens Højde: 5 m. Med paa-lands Storm kan Fyret ikke tændes. 45° 32¹/₂ N. Br. 13° 39¹/₂ Ø. Lgd.

834. Vrag. Constaninopel. Tyrkiet. En Dampet ligger sunket i c. 14 m Vand, ud for Alloutr Capou i Constaninopel i c. 5¹/₂ Kbl Afstand. 2 Sm N. 54¹/₂ Ø. fra Leander Flaarn, Kiz Coulessi, og 1¹/₂ Sm N. 70¹/₂ Ø. fra V.-Kant af Kasernen Selimie. Master og Skorstene er over Vandet. 40° 59' 0" N. Br. 28° 59' 0" Ø. Lgd.

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

835. Fyr ødelagt, midlertidigt Fyr tændt. Port Natal. Natal. Afrika. Fyret paa den S.-lige Bølgebryder i Port Natal er ødelagt af Søen. Et midlertidigt hvidt,

fast Fyr er tændt ved Fyrtaarnet, men man maa i haardt Vejr ikke stole paa det. 29° 52¹/₂ S. Br. 31° 4' Ø. Lgd.

836. Grund. Freshwater Island Ø. Salat Sinki. Singapor. Et Skib med 9¹/₂ m Dybgaende er grundstødt 12 Kbl N. 17° Ø. fra Pulo Jong og i N. 63° Ø. fra Freshwater Island SØ.-Punt. 1° 14¹/₂ N. Br. 103° 47¹/₂ Ø. Lgd.

837. Fyr tændt. Diamond Island. Bassein River. Bay of Bengal. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa den hvide Flagstang paa Diamond Island. Flammens Højde: 35 m. Synsviddten: 9 Sm. 15° 51' 47" N. Br. 94° 16' 52" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

838. Fyr forandret. Kagano Shima. Nagasaki Harbour. Japan. Det røde og hvide Fyr paa Kagano Shima N.-Punt er ombygget med et rødt, fast Fyr. Synsviddten: 8 Sm. Det lys er fra N. 81° V. gennem N. til N. 23° Ø., er for mørket fra N. 23° Ø. til N. 50° Ø., over Takaboko Jima og Koraki Bana, lys er fra N. 50° Ø. til N. 63° Ø., er for mørket fra N. 63° Ø. til N. 81° Ø., over Osone Shooi, og lys er fra N. 81° Ø. gennem Ø. til S. 55° Ø., 32° 43' N. Br. 129° 49' Ø. Lgd.

839. Forestaaende Forandring af Fyr. Mutsure Jima (Rokuren Island). Shimoseki Strait. Det hvide, faste Fyr paa Kitazaki Misaki, NØ.-Puntten af Mutsure Jima, skal i Marts 1910 ombygges med et hvidt Blinkfy, der hver 15 Sek. viser Et-Blink. Fyrapparat af 5te Orden. 33° 59' N. Br. 130° 52' Ø. Lgd.

840. Fyrbaake borttaget. Kure Ko. Hiroshima Wan. Fyrbaaken paa Molen ved Kure Ko er borttaget. 34° 14' 25" N. Br. 132° 32' 40" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R.: reter, ny Udgave; † aannuleet; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:	England:
R 2386	Scotland, N., Cape Wrath to the Flannan Isles, including the Northern parts of the N. Minch and Lewis. Februar. 4 sh.	
R 1864	Scotland, W., Campbeltown Loch. Februar. 2 sh.	
N 2153	Strait of Malacca, Port Swettenham (Kwala Klang). Februar. 3 sh.	

De sidstbyggede amerikanske Torpedojagere har paa Prøveturene naaet den betydelige Fart af 35 Knob, medens de som Gennemsnit paa en 4 Timers Prøve har kunnet holde 32 Knob. Deres Længde er 280 Fod, Bredde 26 Fod og et Displacement paa 700 Tons.

(»Tidsskrift for Maskinvæsen«).

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. **Shagtobakker** i Blikdaaser eller Tinfoilio. **Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.**

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 15./4. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Lübeck 16./4. til London. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Russ, Petersen, afg. Rosaria 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hull 10./4. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Girgente 13./4. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Taganrog 8./4. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Taganrog 6./4. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Novorossisk 15./4. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Malta 16./4. til Valencia. — Newa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Esbjerg 16./4. — Nautik, N. Nielsen, pass. Sagres 18./4. for Sevilla. — Nordsoen, Gram, afg. Cartagena 18./4. til London. — Nexos, Basse, ank. Hull 18./4. — Ellen, Hansen, pass. Sagres 16./4. for Bona. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 19./4. — Gerda, Iversen, ank. Cette 18./4. — Hebe, Gregersen, afg. Burriana 18./4. til Hamburg. — Inger, Larsen, ank. London 16./4. — Johanne, Thøgersen, ank. Gøteborg 18./4. — Karla, H. M. Sørensen, pass. Gibraltar 19./4. for Antwerpen. — Laura, P. Pedersen, pass. l'Quessant 17./4. for Cadiz. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 16./4. — Napoli, Mathiasen, ank. La Pallice 16./4. — Bodil, Uldall, afg. Santander 16./4. til Rotterdam. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Santander 19./4. til Rotterdam. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 18./4. til Hull.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Port Said 15./4. til Falmouth. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 17./4. til Yokohama. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Cathay, Kruuse, afg. Moji 17./4. til Dalny. — Biantang, Juell-Hansen, pass. Gibraltar 16./4. for Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Middlesbrough 18./4. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 18./4. til Suez. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 19./4. til Singora.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Le Havre 18./4. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Frem. Austa, Bagger, ank. Barcelona 16./4. — Vera, Thing, ank. Tuborg 17./4. — Freja, Nielsen, afg. Antwerpen 16./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 16./4. — London, Bom, ank. Rotterdam 18./4. — Paris, Tholander, ank. Burntisland 18./4. — Bryssel, Kaas, ank. Dakar 16./4.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Kjøbenhavn 15./4. til Burntisland. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Barry 18./4. — Roma, v. Thun, ank. Barry 18./4.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Windau 13./4. — Hamlet, Jørgensen, ank. Boness 18./4. — Helge, Pii, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Rolf, Reese, ank. Grimsby 18./4. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kronstadt 14./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Grimsby 17./4. — Russia, Poulsen, ank. Narva 11./4. — Carl Hecksher, Starck, ank. Swansea 15./4. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 26./3. — Normannia, Erichsen, ank. Havana 16./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./4. — Canadia, Jespersen, ank. Rio de Janeiro 15./4. — Livonia, Lindberg, afg. Burntisland 15./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. St. Lucia 12./4. — Patria, Larsen, ank. Matanzas 17./4. — Gratia, Sørensen, afg. Arzew 17./4. — Astoria, Neergaard, afg. Havana 16./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Santander 16./4. — Gallia, Nielsen, ank. Riga 19./4. — Caledonia, Hansen, ank. Gullport 17./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 16./4. — Kotonia, Rasmussen, afg. Blyth 4./4.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Windau 16./4. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 16./4. — Carbonia, Mathiesen, ank. Marseilles 12./4. — Estonia, Winckler, ank. Havana 18./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Leith 17./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Grangemouth 16./4. — Secalia, Jensen, ank.

Mobile 17./4. — Frumentia, Andersen, afg. New York 14./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Rotterdam 5./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 3./4.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Rimfaxe, Faber, ank. Korsør 19./4. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 10./4.

Svendsten & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Bremen 16./4. — N. G. Petersen, Møller, ank. Helsingør 15./4. — I. D. S. Adolph, Poulsen, ank. Cardiff 17./4. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Raumo 17./4. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Hamburg 16./4. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Liverpool 15./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. London 16./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Aarhus 18./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Dunston 8./4. — Martha, Christensen, ank. Blyth 17./4. — Elna, Rathje, afg. Arzew 15./4. — Therese, Petersen, afg. Arzew 9./4. — Simone, Møller, ank. Middelsbro 19./4. — Jeanne, Løffer, afg. Tyne Dock 16./4. — Vera, Risa, afg. Arzew 17./4. — Daisy, Lagesen, ank. Malmø 17./4. — Anine, Leth, afg. Cette 18./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. Riga 8./4. — Helene, Sørensen, ank. Hull 15./4. — Sjølland, Dam, ank. Libau 18./4. — Agnete, Sonnichsen, ank. Antwerpen 12./4. — Hermia, Hansen, afg. Antwerpen 19./4. — Alice, Schultz, pass. Brunsbüttel 18./4.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 17./4.

Sejlskibe.

Rønne Prøven, Olsen, ank. Åhus 10./4. — Næstved, Rasmussen, ank. Kalmar 11./4. — Veset, Kofoed, ank. Kalmar 13./4. — Hermod, Grønvall, ank. Kjøbenhavn 13./4. — John Hintze, Knudsen, ank. Kolberg 16./4.

Æra. Smart, Christensen, ank. Boness 16./4. — Diana, Hansen, ank. Boness 16./4. — Rolf, Christensen, ank. Porto of Speu 16./4. — Pampa, Svendsen, ank. Pillau 17./4. — Hermod, Dreimann, ank. Sunderland 18./4. — Mars, Stegmann, ank. Lysekil 17./4. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 18./4. — S. L. Weber, Christensen, ank. Odense 18./4. — Freya, Petersen, ank. Travemünde 17./4. — Svalen, Rosenbeck, ank. Goole 17./4. — Vega, Hansen, ank. Drøbak 17./4. — Spica, Boye, ank. Kjøbenhavn 18./4. — Prøven, Schmidt, ank. Falmouth 18./4. f. O. — Frederik & Anne, Andersen, ank. Morrisenhaven 18./4. — Forældres Minde, Christensen, ank. Kjøbenhavn 17./4. — Fredensborg, Kisby, ank. Monteideo 16./4. — Veritas, Staugaard, ank. Karrebæksminde 18./4. — Bien, Pedersen, ank. Pillau 19./4. — Ofelia, Clausen, ank. Goole 18./4. — Marstal, Hansen, ank. Svendborg 19./4. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 19./4. — Ægir, Vinter, ank. Cadiz 19./4. — Bertha, Madsen, ank. Kappeln 18./4. — Mariane, Andersen, ank. Fakse Ladeplads 18./4. — Genius, Bastrup, ank. Sønderhamn 17./4. — Valkyrien, Weber, er afg. Barbados til Rio Hacha.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 21. April 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Isforholdene i de arktiske Have 1909. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

Som Særtryk er paa Dansk Søfartstidendes Forlag udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser

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

Pris: Indbundet 35 Øre

Faas paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Ethvert Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Adgang til at erholde et Eksempplar til en Pris af 20 Øre ved Henvendelse til Bladets Kontor.

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

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Buggerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
 COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

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

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

Julius F. Schierbeck
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS 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.

Als **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL**,
 Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Skibsbundfarver. Telf. 8946.
 Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.

Tuborg Pilsner,
 Danmarks ældste og mest udbredte Pilsner.

Tuborg Porter,
 Danmarks yngste og fineste Porter.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 26. April 1910.

Marineministeriet har d. 21. ds. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse om Indførelse af Lodstvang ved Sejlads gennem det til Lemvig Havn gravede Sejlløb.

»Efter Indstilling fra Lemvig Byraad og i Henhold til Lov om Lodsvæsnet af 13. Juni 1879 § 15 har Ministeriet bestemt, at Skibe med et Dybgaende af 3 Meter og derover, der fremdrives ved Damp eller anden Maskinkraft, ved Sejladsen gennem det til Lemvig Havn gravede c. 3,500 Meter lange Sejlløb skal benytte Lods. Som saadan skal anvendes den i Lemvig stationerede Hjæpelods ved Agger-Kanals Lodseri, og de ham for saadan Lodsning tilkommende Lodspenge vil være at udrede af Lemvig Havnekasse. Skibe, der efter forudgaaende Anmeldelse gaar i regelmæssig Fart eller fast Rute paa Havnen, er dog undtaget fra disse Bestemmelser, der træder i Kraft den 1. Maj d. A.«

Saavidt vi har kunnet bringe i Erfaring er de nærmere Forhold ved Indførelsen af den omhandlede Lodstvang følgende:

Vedligeholdelsen af det gravede Sejlløb til Lemvig Havn paahviler selve Havnen, medens Tilvejrbringelsen af Løbet i sin Tid er bekostet af Staten. I de forløbne Aar har det imidlertid vist sig, at Vedligeholdelsen har medført saa betydelige Omkostninger til Opmudring, at man har anset det for at være i høj Grad besparende ved Indførelsen af en begrænset Lodstvang at kunne sikre sig den størst mulige Forsigtighed ved Navigeringen af dybtgaaende Dampere gennem Løbet, uagtet det altsaa er Havnekassen selv, der, som det fremgaar af Bekendtgørelsen, kommer til at udrede Lodspenge.

Da der er Grund til at forudsætte, at den ny Ordning ikke vil foranledige Ophold for Skibene og saaledes vistnok maa siges at være i alle Parter velforstaaede Interesse, tror vi næppe, at Indførelsen af denne egenartede Lodstvang vil møde Modstand fra nogen Side — hvor skeptisk man end iøvrigt maa stille sig til Begrebet Lodstvang.

Søfolks Deltagelse i Folketingsvalg. Folketingets Udvalg har med Ingv. Jensen som Formand afgivet Beretning angaaende Lovforslag om Søfolks Afgang til Deltagelse i Folketingsvalg.

Udvalget blev nedsat 8. December 1909 og konstitueredes samme Dag med Ingv. Jensen som Formand og Frederiksen som Sekretær.

Det første Møde holdtes 16. December, og ved dette blev Udvalgets Medlemmer enige om at anmode Indenrigsministeren om at skaffe Udvalget Oplysninger vedrørende lignende Forhold i andre Lande.

Disse Oplysninger, særlig angaaende Norge, det eneste Land, hvor man har særlige Bestemmelser for Søfolks Valgret, modtog man under 17. og 20. Januar og 25. Februar 1910.

I et Udvalgsmøde den 22. Februar foreslog Formanden at opfordre Indenrigsministeren til at tilstille Udvalget et Forslag, som sammen med det foreliggende Lovforslag kunde egne sig til at ophøjes til Lov, hvilket Forslag enstemmigt vedtoges.

Den 15. Marts holdtes Møde, hvor man besluttede at lægge dette Forslag til Grund for de følgende Forhandlinger; men man ønskede en Konference med Ministeren om, hvorvidt det var i Overensstemmelse saavel med Grundloven som Valgloven. Denne Konference fandt Sted den 19. Marts, og Ministeren udtalte som sin Mening, at Forslaget ikke var i Strid med Grundloven og vel ogsaa kunde bringes i Overensstemmelse med Valgloven; et Forslag derom vilde han tilstille Udvalget.

Da man ventede Samlingens Slutning i Løbet af et Par Dage, fandt Formanden ikke nogen Anledning til at sammenkalde flere Møder. (Ritz. Bur.)

Esbjerg Havns Udvidelse. Esbjerg, 20. April. (R. B.) Ministeriet for offentlige Arbejder har nu bestemt, at der i Anledning af Esbjerg Havns Udvidelse skal eksproprieres c. 360 Tdr. Land. Besigtelseskommissionen holdt i Dag Møde i Esbjerg med vedkommende Lodsejere, der indvilligede i, at Staten straks overtager Grundene, hvis Værdi fastsættes ved Taksation. Taksationskommissionen begynder sit Arbejde om en Maanedstid.

The Baltic and White Sea Conference vil, i Følge »Hausa«, i Aar holde sin aarlige Generalforsamling i Kristiania i de sidste Dage af August. Samtidig vil den af 25 Medlemmer, fra elleve forskellige Lande, bestaaende Bestyrelse samles til et Møde.

En Kaptajn idømt en stor Straf. Fra Lysekil meldes der til »Hamb. Corr.«, at den derværende Ret har dømt en svensk Skibsfører til tre Maaneders Fængsel og en Skadeserstatning paa Kr. 18,323.56 til Rederen for Damperen »Ragnar«, A. P. Björklund i Undonäs. Damperen »Ragnar« strandede d. 28. April f. A. i Nærheden af Marstrand, hvorved fire Mand af Besætningen mistede Livet. Retten har tilskrevet Kaptajnens uagtsomme Navigering Ulykken og derfor idømt ham den nævnte høje Straf.

Direkte Dampskibslinie Norrland—London. Rederiaktieselskabet Transatlantik i Göteborg vil i Følge »Hamb. Corr.« i næste Maaned oprette en ny, direkte, regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Havnene i Norrland og London. Foreløbig skal Damperne »Nike« og »Lelos« overtage Parten med Afgang fra Norrland hver fjortende Dag. Havnene Sundsvall og Hernösand skal anløbes regelmæssig og de Syd for Sundsvall beliggende Havne, naar der er tilstrækkelig Ladning forhaanden. I England skal foruden London ogsaa Queenborough anløbes. Hidtil har Forbindelsen været opretholdt med engelske og norske Dampere.

Østrigske Lloyd. Triest, 20. April (R. B.). Kaptajnerne ved Østrigske Lloyd har opgivet deres Trusel om Strejke og den fastsatte Termin for Opfyldelsen af deres Fordringer. Forhandlingerne fortsættes.

I Følge et senere Telegram er der ved Handelsministerens Mægling opnaaet Forlig mellem Bestyrelsen for Østrigske Lloyd og Selskabets Kaptajner.

Sø- og Handelsretsdomme. Sø- og Handelsretten tilkendte d. 21. ds. Svitzers Bjergningsentreprise 6,000 Kr. for Bjergning af Dampskibet »Peter Benoît« af Antwerpen, der den 21. Oktober 1909 grundstødte ved Middelgrunden, samt 4,500 Kr. for en Bjergning af Dampskibet »Sunniva« af Haugesund, der den 11. Januar 1910 grundstødte ved Samsø.

Den russiske Lov af 1. Juli 1908. Gesandtskabet i St. Petersborg har indberettet, at Loven af 1. Juli 1908 om Toldfrihed for Indførsel til Rusland af søgaaende Jern- og Staalskibe, der udløb den 31. December f. A., af Kejseren er blevet forlænget indtil den 1. Januar 1912.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Det danske Vicekonsulat i Umeå telegraferer den 23. April til Generalkonsulatet i Stockholm, at Søfarten er aabnet paa Udhavnen Holmsund. Ligeledes er Örn-sköldsvik aabnet for Søfart. Vicekonsulatet i Luleå meddeler den 21. April, at Søfarten paa Luleå kan ventes aabnet omtrent den 10. Maj.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Tegning af Konnossementer i russiske Østersøhavne.

Der fremkommer til Stadighed fra Kaptajner Klager over forskellige uheldige Forhold i russiske Østersøhavne, og specielt over at de er tvungne til at tegne rene Konnossementer med anført Stykketal over Props og Bjelkeladninger etc., der flaades ud til Skibene, uagtet disse Flaader ved Storm og andre Omstændigheder kan være reduceret baade med Hensyn til Kvantum og Kvalitet. Kaptajnerne beklager sig altid over, at de i Henhold til de paa de forskellige Steder gældende Børsusancer er tvungen til at undertegne de dem forelagte Konnossementer uden nogetsomhelst Forbehold, og at de ikke har den Udvej at kunne tegne egne Konnossementer, dersom der skulde være Strid angaaende Konnossementernes Indhold, da de ikke kan uklarere paa disse.

I denne Anledning har den norske Generalkonsul i St. Petersborg indhentet følgende Oplysninger om disse Forhold fra de under Generalkonsulatet sorterende Konsulater i de vigtigste russiske Eksporhavne i Østersøen.

R e v a l: Da Børsusancerne er temmelig gamle, er det forstaaeligt, at de ikke ganske udførlig behandler alle i Praksis mulige Tilfælde. Dersom Kaptajnen optager Protest angaaende Stykkeantallet, saa er han ogsaa berettiget til at gøre en tilsvarende Bemærkning i de paagældende Konnossementer. Ligeledes forholder det sig i Tilfælde af Protest om Kvalitet, Overliggedage etc. — Med Hensyn til Kvalitet indeholder de benyttede Konnossementformularer for det meste Klausulen »Kvalitet, Maal og Vægt ubekendt«. Ønsker Afladeren derimod, at Kaptajnen undlader at skrive nogen Protestbemærkning i Konnossementerne, og at han tegner rene Dokumenter, saa giver han Kaptajnen en skriftlig Garanti. Dette sidste forekommer oftere i Praksis.

R i g a: Det er rigtigt, at vedkommende Paragrafer i Rigas Børsusancer baade er ensidige og uretfærdige, men derved er der foreløbig intet at gøre, da Usancerne i Aar er revideret og paany bekræftet af Børskomiteen og af Købmandsstandens Generalforsamling. — Jeg sad selv i Revisionsudvalget og arbejdede for at faa disse Bestemmelser ophævet eller ændret. Mit Forslag var, at al Last fra Vandet skulde tælles over Lønningen og derefter kvitteres for, samt at Betingelserne »in good order and condition« skulde stryges eller helt bortfalde i Konnossementerne. Forslaget blev imidlertid forkastet; dog blev Klausulen »Mass und Specification unbekannt« godkendt. Hvis nu en Kaptajn skulde vægre sig ved at lade tælle og udfærdige Kvitteringer for Modtagelsen af Last langs Siden af Fartøjet, saa vilde Lasten straks blive borttaget, og Skibet blive liggende. Modtages Lasten, og Kvittering gives, men Kaptajnen senere finder, at en Del er gaaet tabt, saa har han kun sin Tilflugt til Protest og Søforklaring, hvortil dog er at bemærke, at det tabte Stykkeantal nøje maa angives. Ved at optage Søforklaring laves mindst en halv Dag, og Omkostningerne er over 30 Rbl. Optages der ikke Søforklaring, og Kaptajnen vægrer sig ved at tegne rene Konnossementer, fastholder Afladeren Skibet, idet han tilbageholder eller beslaglægger Papirerne. I de fleste Tilfælde viser det sig, at Tallet har været rigtigt, men ret ofte forekommer det ogsaa, at det er en større eller mindre Manko, og Skibene maa da betale.

Libau: Den største Del af den Trælast, der udskibes herfra, lastes fra Land, hvorved Stykkeantallet let kan kontrolleres, idet Lasten køres til Skibet eller stables op langs Skibssiden. Naar Lasten (Kaphjælker, Sleepers etc.) tages fra Vandet, maa Styrmanden optegne Stykkeantallet, naar Flaaden kommer langs Siden af Skibet. Dersom noget gaar tabt paa Grund af Storm, aflægges Søforklaring, og der paaføres Konnossementerne: » . . Stück laut Verklarung verloren«, hvorved Skibet fritages for at erstatte det tabte Stykkeantal. I Almindelighed har Afladeren intet imod, at der paaføres Konnossementerne: »Mass und Qualität unbekannt«. Hvad Liggedage angaar, kan Kaptajnen jo i Følge Certepartiet holde sig til Lasten til Dækning heraf. Dersom Enighed ikke opnaas med Afladeren om Liggedagens Godtgørelse, bør Kaptajnen tegne Konnossementerne under Protest, idet han tilstiller Afladeren Konnossementerne gennem Nolarus Publicus med Paategning om, hvilket Beløb Skibet har til gode for Overliggedage. Dette bliver da at betale paa Losstedet.

W i n d a u: Windaus Børsusancers § 15 og 16 stemmer Ord til andet overens med Rigas Børsusancers § 186 og 189 og bliver anvendt paa samme Maade her som der.

Skulde en Kaptajn nægte at tegne Konnossementer i Overensstemmelse med Usancerne, vilde Afskiberen beslaglægge Skibet og ikke lade det afsejle, inden han har modtaget rene Konnossementer. Dersom Styrmandens Optælling af Stykkeantallet ikke skulde stemme overens med Afskiberens, og en fornyet Optælling ikke er mulig, idet Skibet allerede har indtaget en Del af Lasten, gøres sædvanligvis følgende Bemærkning i Konnossementerne: » — — — pieces less in dispute«, eller Afskiberen giver, for at erholde rene Dokumenter, Kaptajnen en skriftlig Garanti. — Har Skibet derimod paa Grund af Storm etc. mistet Last, der laa langs Skibets Side, kan Kaptajnen optage Søforklaring herover og tilføje det i Konnossementerne i Overensstemmelse med Usancerne. — Hvor der forhandles om Liggedagspenge, træder Usancerne § 21 i Kraft, efter hvilken Kaptajnen er forpligtet til at give rene Konnossementer, efterat Afskiberen hos Tredjemand har deponeret den omstridte Sum. — For Kvaliteten er Kaptajnen i Henhold til Usancerne ikke ansvarlig, og han kan, hvis Kvaliteten er angivet, gøre en Anmærkning herom.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles uden nogen Bedring, og særlig er der Mangel paa prompte Laster. dog er der heldigvis nu kun faa ubefragtede Sejlere i Markedet. Forventningen om flere og bedre Islaster fra Østnorge lader endnu vente paa sig, men er ikke opgivet, idet der skal afskibes ret betydelige Partier til de forskellige Lande. Vestsverig er vedvarende næsten tomt for Laster. Tyskland har afgivet enkelte Kornlaster i sidste Uge til forskellige Rater dels 1/9 og dels 1/6 Hvedebasis til Østengland. Bottenhavet holder sig uforandret med lave Noteringer for senere Afskibning, og Rederne holder sig heldigvis tilbage fra at slutte forud, hvor der ikke indrømmes Tillæg.

Returfragter Vest fra er ligeledes uden Svingninger, og de forskellige Forsøg fra Befragternes Side paa at trykke Fragtraterne ned, mislykkes i al Almindelighed, efter at Østersøhavnene nu er aabne for Trafik. Foderstollaster er meget indskrænket; men Tønnen for Kul er kort og ret tilfredsstillende.

For de mindre Skibes Vedkommende er det med prompte Kornladninger fra Nordtyskland stadig ret spar-

somt; kun Danzig og Stettin søger prompt Tonnage, ligesom Stolpmünde har et Par Havreladninger pr. April, bl. a. til Oscarshamn. Pr. Maj er der nu flere Ordre i Markedet, gennemgaaende til noget lavere Rater end pr. April; saaledes noterer Danzig $4\frac{1}{2}$ à 5 Mk., Colberg 4 Mk., Stralsund $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ Mk., alt for Rug, medens Rostock for Havre kun byder 4 Mk., saa man kan maaske se den allernærmeste Tid lidt fortrøstningsfuldt i Møde. Sverig er vedblivende uforandret; de vestlige Pladser er matte og de sydlige ret livlige med Tilbud baade af Sten og Trælast. Danmark ligger meget stille, og fra Provinserne tilbydes ikke meget! der sluttedes bl. a. for Hvede Nakskov/Åhus 13 Øre. Kjøbenhavn, hvortil der kun kommer meget faa Skibe for Tiden, har ellers været ret livlig og sluttede ikke saa faa Skibe, saaledes for Hvede til Åhus 10 Øre, Byg til Hertugdømmerne 3 Mk., Oljekager til Ystad 12 Øre samt Fosfat til Rendsborg 3 Mk., og der er endnu Anvendelse for enkelte Skibe til lignende Rater.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

S p.: Gælder Sølovens § 88, hvad Mandskabets Krav med Hensyn til Hyre og Rejsegodtgørelse angaar, i Henhold til Reglerne i samme Lovs § 86, k u n, naar dansk Skib i udenrigs Havn bliver solgt til Udlandet, og som Følge deraf mister Retten til at føre dansk Flag, eller har Mandskabet samme Krav paa Hyre og Rejsegodtgørelse, naar dansk Skib i en dansk Havn bliver solgt til Udlandet, og Mandskabet derfor bliver afmonstret?

En Holder af *Dansk Søfartstidende*.

S v.: Mister Skibet Retten til at føre dansk Flag, har Mandskabet i Følge Sølovens § 88 Krav paa Hyre for den Tid, det har været til Tjeneste, og dertil Hyre for en Maaned samt Rejsegodtgørelse, Hyre og Underhold til Afmonstringsstedet eller eventuelt Forhøringsstedet, i Overensstemmelse med Reglerne i Lovens § 86. At det er i dansk Havn, Skibet har mistet sin Ret til at føre dansk Flag, er i denne Sammenhæng uden Betydning.

Hermed stemmer formentlig ogsaa Sølovens § 92, hvor det hedder: »Opgives Rejsen af anden Aarsag end i § 91 nævnt, eller afskediges Sømand ellers uden lovlige Grund og uden særlig Hjemmel i Hyrekontrakten, har den afskedigede Krav paa Hyre og Rejsegodtgørelse efter Reglerne i § 86.«

Generalforsamlinger.

Det Forenede Dampskibsselskab

har holdt sin aarlige Generalforsamling paa Børsen.

Højesteretssagfører Shaw dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre, Admiral Richelieu aflagde Beretning.

Han mindedes først Direktør J. Larsens dødelige Bortgang. Han havde erhvervet sig et Navn og et Minde, der længe vilde bevares i Det Forenede Dampskibsselskab. Forsamlingen sluttede sig til denne Udtalelse ved at rejse sig.

Han aflagde derefter Beretning samt Regnskabet.

Beretningen findes omtalte i *Dansk Søfartstidende* for 31. Marts d. A.

Regnskabet viste en Brutto Indtægt paa Kr. 25,913,479, Udgifter for samtlige Skibe paa Kr. 21,263,126. Overskudet udgjorde Kr. 3,966,609. Paa Skibenes Kapital-Konto afskrevs Kr. 1,811,300, paa Staallægternes Konto Kr. 23,200, paa Træprammenes Kr. 27,400, paa Konto for Inventar, Pakboder og Sække Kr. 14,806, og paa Konto for Pakhuse og faste Ejendomme i Provinserne Kr. 2,697. Udbyttet til Aktionærerne fastsattes til 5 pCt. eller Kr. 1,250,000. Til næste Aars Regnskab overførtes Kr. 76,476.

Det forløbne Aar havde været ret tilfredsstillende, naar Hensyn toges til de daarlige Tider. Flaaden var i en ypperlig Tilstand og alt var nedskrevet til en forsvarlig Pris, saa man med Ro kunde se kommende Tider i Møde.

Udførslen fra Amerika var falden meget betydelig af, men samtidig var det Tal af Passagerer, man havde befordret frem og tilbage over Atlanten, vokset betydeligt. Man havde her faaet en ny Kundekreds, nemlig Amerikanerne selv, og de havde følt sig særdels tilfredse med Selskabets Skibe og Forholdene om Bord.

Man havde som bekendt haft et Uheld med »United States« i Kristiania Fjord, men man havde ved dette saa godt som ikke mistet

en eneste Passager, kun var Datoen for deres Overfart bleven forrykket.

Selskabets 120 søgaaende Skibe havde ialt udført Rejser paa 3,314,000 Sm. eller 16 Gange Afstanden fra Jorden til Maanen, og hvert Skib havde gennemsnitlig sejlet en Distance som $1\frac{1}{2}$ Gang Jorden rundt. Kulforbruget havde udgjort 364,000 Tons.

Justitsraad Mø l m a n n udtalte sin Glæde over, at der nu var sikker Bedring i Tietgens store nationale Værk.

Der gaves Decharge.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Geheimetetsraad G l ü c k s t a d t. Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Havarier og Forlis.

S o n j a, 3/m. Skonnert af Marstal, er i Atlanterhavet c. 16 Sm. fra Hebriderne sprunget læk og sunket. Mandskabet er reddet og indkommet til Bay Head i Irland. Skibet, der nylig er indkøbt fra Sverig, var paa sin første Rejse under dansk Flag; det maalte 300 Reg.-Tons.

L i s a, Galease af Kristinehamn, er paa Rejsen til Horsens med en Ladning Tømmer sprunget læk i Søen; det lykkedes at holde Skibet paa Pumperne til Grenaa, hvorfra det med ekstra Mandskab til Pumpning er blevet bugseret til sit Bestemmelsessted, Horsens.

A l f a, Skonnert af Kjørteminde, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Aabenraa med en Ladning Byg paa Grund paa Avernakø og sprang læk. Mandskabet gik i Land i Skibets egne Baade.

A n n a O l g a, Skonnert af Riga, kom paa Rejsen fra Mostyn til Randers med Kreosotolie og ildfaste Sten paa Grund ved Little Omes. Skibet løb fuldt af Vand; Ladningen losses i Lægtene.

D a n i a, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Filadelfia til Rotterdam haft en Del Maskinskade, medens Skibet befandt sig i Atlanterhavet. Skibets Mandskab udbedrede selv Skaden.

P o l a r s t j e r n e n, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 23. ds. ved Udsejling fra Kalmar været paa Grund; flot uden Assistance, fortsætter Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibbygmester Jacobsens Værft i Troense blev d. 21. ds. et nyt Skib sat i Vandet. Det fik Navnet »Marie«, skal rigges som 3/m. Skib, maaler 236 $\frac{1}{2}$ Brutto Reg.-Tons og bliver hjemme-hørende paa Thurø.

Skibet skal føres af Skibsfører Herman Nielsen, tidligere Fører af Skonnertbrig »Psyche«. Mægler R. S. Hansen skal være korresponderende Reder.

Sk. »Casper« af Thurø er den 18. ds. bleven solgt til Mæglerne Chr. Mikkelsen og J. J. Nielsen samt Skibets hidtidige Fører Chr. Hansen af Thurø for en Betaling af 6,700 Kr. inkl. Assuranceindskudet i Svendborg Søassurance, hvor »Casper« er forskikret. Skibet ligger oplagt ved Thurø, hvor det straks overtages af Køberne. Kapt. Hansen bliver fremdeles dets Fører.

Skibsreder Henrik Bø m af Thurø har solgt en ham tilhørende Motorskonnert »Asta« til et Rederi i Kjøbenhavn. Købesummen er 20,000 Kr.

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

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik i Nakskov

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

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 25./4. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 23./4. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Marseille 23./4. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 23./4. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 24./4. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./4. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. herfra 23./4. til Reval. — Aurora, Fischer, afg. Stettin 23./4. til Riga. — Baron Stjern- blad, Therkildsen, dokker. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 22./4. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 24./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21./4. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 22./4. for London. — Dagmar, Bøg-

vad, ank. Dunkerque 23./4. — Douro, Søberg, ank. Madeira 24./4. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 24./4. — Florida, Andersen, ank. Frederikshald 21./4. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 23./4. til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. hertil 24./4. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 23./4. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 25./4. til Kristiania. — Hengest, Munk, afg. Antwerpen 24./4. til Riga. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 23./4. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Genua 23./4. til Neapel. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 21./4. til Dunkerque. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 25./4. for London. — Kentucky, Andresen, afg. New York 22./4. til Rotterdam. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 22./4. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 24./4. til Reval. — Leopold II, Rasmussen, afg. Hull 23./4. til Havre. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 24./4. — Louise, Bonnellykke, ank. Antwerpen 20./4. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 20./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 22./4. — Moskov, Jon Jousen, afg. Riga 23./4. til Antwerpen. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Pera 23./4. til Panderma. — Nordjylland, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 23./4. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Petersborg 23./4. til Windau. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./4. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Filadelfia 22./4. til Boston. — Perm, Christensen, ank. London 29./4. — Pregel, Iversen, pass. Holtenua 24./4. for Riga. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 24./4. hertil. — Seine, Dampt, afg. Bordeaux 24./4. til Rochelle. — Skalholt, afg. Riga 23./4. hertil. — Texas, Lissner, afg. Kristiania 8./4. til New York. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 22./4. — Tyr, Thaning, ank. hertil 25./4. — United States, Wulf, pass. Fair Isle 24./4. for New York. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 24./4. Sydpa. — Dagfin, afg. herfra 17./4. til Manchester. — Karin, afg. Swansea 23./4. til Aarhus. — Vadsø, afg. herfra 24./4. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 23./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 21./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Londen 21./4. til Kjøbenhavn. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 21./4. til Savona. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Licata 22./4. til Algier. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22./4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Taganrog 6./4. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22./4. til Nørre Sundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Valencia 23./4. til Garrucha. — Nawa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Esbjerg 21./4. til Methil. — Nautik, N. Nielsen, ank. Seville 19./4. — Nexos, Basse, afg. Hull 20./4. til Landskrona. — Ellen, Hansen, ank. Bona 21./4. — Fylla, Christensen, afg. Esbjerg 23./4. til Dünkirchen. — Gerda, Iversen, ank. Valencia 21./4. — Hebe, Gregersen, afg. Burriana 19./4. til Hamburg. — Inger, Larsen, afg. London 21./4. til Leith. — Johanne, Thøgersen, afg. Göteborg 23./4. til Rufisque. — Karla, Sørensen, pass. Gibraltar 19./4. for Antwerpen. — Laura, Pedersen, ank. Cadix 22./4. — Cito, Jepsen, afg. Königsberg 21./4. til Barry Dock. — Napoli, Mathiesen, afg. Marans 21./4. til Rivadesella. — Bodil, Uldall, afg. Rotterdam 22./4. til Goole. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Santander 19./4. til Rotterdam. — Norma, Schiff, afg. Connalis Quay 23./4. til Fleetwood. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 23./4. til Esbjerg.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Bremen 22./4. — I. D. S. Adolph, Poulsen, afg. Cardiff 21./4. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Montilleoto 20./4. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Hamburg 23./4. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Cardiff 22./4. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Seaham 21./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Aarhus 23./4. — Dalgas, ank. Havre 21./4.

Heimdahl. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Rosas 24./4. — Martha, Christensen, afg. Blyth 22./4. — Elna, Rathje, afg. Arzew 15./4. — Therese, Petersen, ank. Granton 20./4. — Simone, Møller, afg. Middlesbro 23./4. — Jeanne, Løffler, ank. Sundsvall 23./4. — Vera, Risø, afg. Arzew 17./4. — Daisy, Lagesen, afg. Malmö 22./4. — Anine, Leth, ank. Arzew 21./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 22./4. til Libau. — London, Bonn, afg. Rotterdam 22./4. til Hamburg. — Paris, Tholander, afg. Burntisland 20./4. til Kiel. — Bryssel, Kaas, ank. Dakar 16./4.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Burntisland 20./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 22./4. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, ank. Barry 18./4.

Frem. Austa, Bagger, er ank. Torre Vieja. — Vera, Thing, afg. Tuborg 21./4. — Freja, Nielsen, ank. Methil 22./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. Riga 21./4. — Helene, Sørensen, afg. Hull 21./4. — Sjølland, Dam, afg. Libau 21./4. — Agnete, Sonnichsen, afg. Antwerpen 20./4. — Hermia, Hansen, afg. Tynen 23./4. — Alice, Schultz, afg. London 24./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Grimsby 22./4. — Russia, Poulsen, afg. Narva 22./4. — Carl Hecksher, Starck, ank. Swansea 15./4. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20./4. —

Normannia, Erichsen, afg. Havana 20./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./4. — Canadia, Jespersen, ank. Santos 20./4. — Livonia, Lindberg, ank. Kronstadt 22./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Baltimore 23./4. — Patria, Larsen, afg. Matanzas 20./4. — Gratia, Sørensen, afg. Arzew 17./4. — Astoria, Neergaard, ank. New York 21./4.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Santander 22./4. — Gallia, Nielsen, ank. Riga 19./4. — Caledonia, Hansen, afg. Gullport 22./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 16./4. — Kotonina, Rasmussen, ank. Kronstadt 19./4.

Ingå. Flandria, Hansen, afg. Windau 16./4. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 16./4. — Carbonia, Mathiesen, afg. Marseille 23./4. — Estonia, Winckler, afg. Havana 23./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Leith 17./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 23./4. — Secalia, Jensen, afg. Mobile 23./4. — Frumentia, Andersen, afg. Baltimore 19./4. — Boscia, Skovgaard, ank. Filadelfia 22./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 22./4.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 23./4. til Leith. — Rimfaxe, Faber, afg. Korsør 23./4. til Burntisland. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 23./4. til Trångsund.

Thore. Mjølur, Clausen, afg. Kjøbenhavn 22./4. via Leith til Færøerne & Island. — Sterling, Nielsen, afg. Reykjavik 22./4. til Østisland. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorshavn 22./4. via Bergen til Kjøbenhavn.

Ocean. Ely, Meinertz, afg. Rufisque 17./4. — Nelly, Clausen, ank. Hernösand 22./4. — Fanny, Eriksen, ank. Reykjavik 20./4. — Lilly, Nielsen, afg. Middlesbro 23./4. til Norrköping. — Alexy, Jensen, ank. Oporto 19./4. — Dagny, Sørensen, ank. Gibraltar 21./4. — Mary, Bang, afg. Söderhamn 22./4. til Poole.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Port Said 16./4. til Falmouth. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 17./4. til Yokohama. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 9./4. — Cathay, Kruse, ank. Dalny 20./4. — Bintaug, Juel-Hansen, pass. Gibraltar 16./4. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Antwerpen 21./4. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Pangan, Knudsen, ank. Suez 23./4. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Singora 21./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 8./4. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 20./4. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kalmar 19./4. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Riga 22./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Emden 22./4.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Petersborg 20./4. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kjøbenhavn 23./4. — England, Andersen, ank. Riga 21./4. — Holland, Poulsen, ank. Blyth 21./4. — Rusland, Madsen, ank. Methil 21./4.

Europa. Europa, Hansen, afg. Burntisland 19./4. — Frankrig, Friis, afg. Rotterdam 22./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Blyth 18./4. — Belgien, Nielsen, ank. Burntisland 21./4.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 22./4. — Emanuel, Svane, ank. Königsberg 22./4.

Sejlskibe.

Nordby-Fans. Mærdor, Mørch, ank. Barbados 18./4. — Prins Valdemar, Hansen, ank. Natens 21./4.

Æra. Norma, Christensen, afg. Cuba 20./4. til Rotterdam. — Norden, Rasmussen, pass. Kjøbenhavns Red 21./4. p. R. t. Norrköping. — Enigheden, Friis, ank. Kjøbenhavn 20./4. — Ino, Weber, ank. Dysart 20./4. — Skandia, Fabricius, ank. Lervik 20./4. — Maren, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 21./4. — Danmark, Bager, ank. Skelskør 21./4. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Falmouth 21./4. f. O. — Emilie, Hansen, ank. Hammerhavn 21./4. — Solon, Rasmussen, ank. Barhöft 22./4. — Alf, Folmer, ank. Reykjavik 22./4. — Dana, Petersen, ank. Rio Hacha 18./4. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Svaneke 21./4. — A. H. Friis, pass. Dungeness 20./4. for østg. — Claudia, Aaber, ank. Marenhamn (Brasilien) 21./4. — Lauritz, Folmer, pass. Aalborg 22./4. for Rügenwalde. — Nauta, Stærke, ank. Leith 23./4. — Anne, Schmidt, ank. Kristianssand 22./4. — Mary, Andersen, ank. Liverpool 22./4. — Gloria, Fabricius, ank. Nordby (Samsø) 23./4. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Figueiro 22./4. — Ellen, Lauritzen, ank. Trondhjem 22./4. — Habil, Rasmussen, ank. Falmouth 23./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. April 1910. — Af Nordisk Skibsrederfor-
enings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. —
Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb
og Salg. — Skibsefterretninger.

Danske Havne.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Aalborg.	<p>Over Hals Barre ved Indløbet til Limfjorden er der ved Uddybning tilvejebragt et 22 Fod dybt Løb.</p> <p>Vanddybden paa Barren er Syd for den gravede Rende 10 à 11 Fod. Nord for samme 11 à 12 Fod. Ved den østlige Indsejling til Løbet er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyrt, og hvorfra der med Dampsiiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 17 til 22 Fod. I det østre Havnebassin 20 Fod, i Teglgårdshavn og Nyhavn 14 à 15 Fod.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>For Indgaaende ved Hals 3 Øre.</p> <p>For Udgaaende ved do. 3 Øre.</p> <p>For Indgaaende i Havnen 10 Øre.</p> <p>For Udgaaende i do. 10 Øre.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 16 Fods Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Takster ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed.</p> <p>Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton.</p> <p>Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne.</p> <p>Køhalingsplads.</p> <p>Kraftig Isbryder.</p> <p>Maskinværksteder.</p> <p>1're Ophalingsbeddingen hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 650 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes:</p> <p>Indg. 3 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge:</p> <p>Indg. 2 Øre pr. Ton</p> <p>Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering:</p> <p>Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris:</p> <p>60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand:</p> <p>1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jernbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 12 Ø.</p> <p>Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand:</p> <p>10 Øre pr. Td. til Maskinbrug.</p> <p>33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slinger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton:</p> <p>Indg. 10 Ø.</p> <p>Udg. 10 -</p> <p>For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering ufornden.</p> <p>Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen:</p> <p>2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton:</p> <p>1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand:</p> <p>Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne, fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejderformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vandforsyning ved Bolværk Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havne-ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Layet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havnebeje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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.	Jærnbanespor 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. Dampskibesomløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er frifor Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor 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 Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemme-hørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hoved-sagentlig af et Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 20 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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 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.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsevæ-ker, 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. Bolværker-nes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviant-ering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med 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. Jærbanespor 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 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

Som Særtryk er paa Dansk Søfartstidendes Forlag udkommet:

Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.

af 14. Maj 1909

og dertil hørende administrative Bestemmelser

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

Pris: Indbundet 35 Øre

Faas paa Bladets Kontor, St. Annæ Plads 26 og hos Blankensteiners Eftf., Toldbodvej 48.

Ethvert Medlem af Dansk Sejlskibsrederi-Forening har Adgang til at erholde et Eksempplar til en Pris af **20 Øre** ved Henvendelse til Bladets Kontor.

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

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT-BILLIGT-HOLDBART FORLANG KATALOG

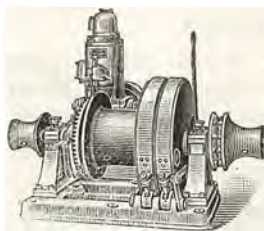


CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI
LUDVIG BRØNNUM
TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Københavns ny Sandkagebageri

G. F. Abrahamsens Eftf. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Pladsen.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlfartøjer til Losning og Lastning etc. Stærke, driftsikre og billige. Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes af de bedste svenske Materialer ved Lysekils mek. Verkstads A/B. (Skandinaviens største Skibs- og Baadmotorfabrik)

INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x. Tigr.-Adr. Skibstabel.

Den Københavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i København.

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

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

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov.
Telf. 162

Janus Andersen
Aalborg.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Språngsviken.
Postadress: Språngsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. P
ersburg
Tlgr.: „ansencoc“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Tlgr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

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

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

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

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

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

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

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

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel
Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous

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

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 29. April 1910.

Traadløs Telegrafi. Den store Station for Radiotelegrafering i Nauen ved Berlin har nylig formaaet at opretholde Forbindelse med en fra Hamburg til Vestafrika sejlene Dampner af Woermann-Linien under hele dennes Udrejse og endogsaa at bevare dette Samkvem, da det med sædvanlig »Telefunken-Modtagerapparat« forsynede Skib var gaaet til Ankers i Kamerun. Den paa denne Maade omfattede Afstand udgør 6,000 Kilometer, ved hvilken saadanne mellemliggende Højder som de midteuropæiske Central-Alper, Algiers Højdeplateau og Adamanas Randbjerge ingen Hindringer frembød. Dette Resultat er derfor, skriver »Hansa«, den betydeligste Rekordpræstation paa den traadløse Telegrafi's Omraade, som er opnaaet over faste Dele af Jordkloden mellem Land og Skib.

Suez-Kanalen. Ved De forenede Kongerigers »Chamber of Shippings« Generalforsamling udtalte den nyvalgte Formand, Mr. Hain, i Følge »Hansa«, at der i de senere Aar utvivlsomt gjorde sig en Bestræbelse gældende i Retning af at foretrække Ruten om Kap det gode Haab, paa Grund af de høje Afgifter for Benyttelsen af Suez-Kanalen. Denne Bestræbelse vilde træde mere og mere frem ved enhver ny Forbedring paa det tekniske Omraade, hvad enten det var ved Maskinforbedringer eller ved Kulbesparelse. Herpaa maatte der tænkes ved Afslutningen af en ny Overenskomst med Suez-Kanalselskabet.

Gennem Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har vi modtaget en fra det danske Konsulat i Königsberg modtagen Bekendtgørelse af 7. ds. vedrørende Tvangsloedsning ved Ind- og Udsejlingen fra Pillau saalydende:

Politiforordningen, angaaende Antagelse af Lodser til de til Pillau bestemte eller derfra udgaaende Skibe, af 25. Juli 1879, faar under § 2 følgende Tillæg:

§ 2 a. Lodskommandøren er bemyndiget til i særlige Tilfælde midlertidig at paabyde Antagelse af Lods ogsaa for de i Følge Forordningens § 2 Nr. 3—7 for Lodstvang fritagne Skibe, saavel ved Ind- som Udsejling af Havnen.

Denne Skærpelse af Lodstvangen vil blive bekendtgjort

Om Dagen ved tre røde Balloner,
Om Natten ved tre røde Lanterner,

som vil blive hejst lodret over hinanden paa den store »Richtungsbake« og paa Lodsdamperen.

Besejlingsreglementet af 19. Maj 1901 for Havnen ved Pillau har faaet en Tilføjelse i Overensstemmelse hermed.

Udenrigsministeriet meddeler:

Paamønstring af norske Søfolk i Norge. I Følge den norske Lov om Skibsmandskabers Mønstring m. v. af 29. Juni 1888 § 14 jfr. § 2 paahviler det Førere af fremmede Nationers Fartøjer, der i Norge forhyrer eller afskediger norske Folk, at paa- eller afmønstre disse for Indrulleringen.

Da det i Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Kristiania er haendt, at danske Skibsførere har overtraadt disse Bestemmelser, henleder Udenrigsministeriet d'Hrr. Skibsføreres Opmærksomhed paa, at saadan Overtrædelse i Følge ovennævnte Lovs § 19 straffes med Bøder fra 8—200 Kroner.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling den 25. April.

Svenske Farvande.

(Ny Melding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres).

Sundsvall. Isfrit overalt undtagen Klingerfjorden Nord fra til Sörvik.

Hudiksvall. Indre Løb og Fjorden isfyldte, Skibsfarten uhindret for Dampskibe.

Skibsmæglerbevillinger. Ved kgl. Resolution af 19. d. M. er der meddelt Stadfæstelse paa to af Københavns Magistrat under 8. f. M. udfærdigede Beskikkelser for I. I. Christophersen og H. A. Hansen til at være Skibsmæglere i København.

Danske Lloyd. Paa et d. 26. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Danske Lloyd, Sø- og Transportforsikrings-Aktieselskab, vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes den 21. Maj, et Udbytte af 10 pCt. for 1909. (Ritz. Bur.)

Forulykket Dampner. London, 26. April. (Ritz. Bur.) I Følge indløbne Meddelelser fra New Foundland er Robbedampneren »Aurora« gaaet under, hvorved 127 Personer skal være druknet.

Firmaet Lundberg, Wiborg (Finland) telegraferer til os d. 25. ds.: Søen aaben.

Paa vort Forlag er i Dag udkommet: Lov om Tilsyn med Dampfarløjer og dertil hørende administrative Bestemmelser.

Vi henviser til omstaaende Bekendtgørelse.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 80/1909, afsagt den 19. Januar 1910. Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer i Grenaa mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Paa Rejse fra København til Grenaa i Ballast strandede Galeasen »Lykkens Haab«, der maaler 15,52 Brutto Reg.-Tons, den 21. August f. A. Kl. 11¼ Em. paa Hesseløens Nordvestrev. Skibet, der er gammelt, bygget af Eg og Lærk, ombygget i 1862 og 1882, kom til at staa paa stenet Grund midt paa Revet i Læ af dette med Stevnen i SV. til V. Dets Dybgaende før Grundstødningen var 6', og det kom til at ligge fra 2' til 3' for og fra 3' til 4' agter. Vinden var SSØ., og Skibet førte alle Sejl foruden en Motor, der var i Virksomhed, da Grundstødningen skete: Uheldet synes at være foraarsaget ved Mangler ved Kompasset. Efter Grundstødningen huggede Skibet noget i Grunden, men kort efter faldt Vandet, og det stod da stille. Besætningen, der kun bestod af Føreren og en Matros, naaede i Land og telegraferede til Svitzers Bjergningsentreprise efter Assistance. Kl. 8 Fm. kom Bjergningsbaaden »Bien« til Stede. »Bien«s Fører forlangte en Bjergeløn af 50 pCt. af de hjernege Værdier for at paabegynde Bjergningsforsøg. Kvasens

Fører gik ind herpaa, og der afsluttedes Bjergningskontrakt om denne Bjergeløn og iøvrigt paa de almindelige Betingelser, derunder at det bjergedes Værdi skulde bestemmes ved retslig udmeldte Vurderingsmænd, og at Udgifterne ved saadant Skøn og ved eventuelt Overskøn skulde bæres af Skib og Ladning uden Hensyn til hvem, der havde begæret Forretningen afholdt. »Bien« satte derefter sit Anker med 50 Favne Kæde ud, lagde en Brog af 6" Manillatrosse omkring Kvasen, fastgjorde sin Slæber i Brogen og begyndte Slæbningen. Under Arbejdet forsøgte man en Tid at faa Kvasen af Grunden ved at slæbe med Ryktag, og under disse Forsøg sprang Brogen. Ud paa Eftermiddagen stoppede man med Slæbningen, da Vandet faldt, og arbejdede med at lette Skibet, hvorved Besætningen medvirkede. Om Natten, da det atter var bleven Højvande, genoptoges Slæbningen, og Skibet kom nu efter $\frac{1}{2}$ à 1 Times Slæbning af Grunden.

Ved en af »Bien«s Dykker foretagen Undersøgelse viste det sig, at Straakølen fra c. 2 Favne fra Forstevnen var beskadiget i hele sin Længde; derimod var Stevn og Ror ubeskadiget. Skibet bugseredes ind til Grenaa af »Bien«. Kvasen blev i Grenaa af retslig udmeldte Vurderingsmænd vurderet til 1,400 Kr. Der forlangtes imidlertid afholdt en Overskønsforretning, og de af Retten udmeldte Overskønsmænd vurderede Skibet til 1,860 Kr.

Bjergningsentreprisen har i Omkostninger til det nævnte Overskøn betalt Kr. 55.86.

Ved Stevning af 18. Oktober f. A. har Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer i Grenaa, hos hvem »Lykens Haab« var forsikret, og som skal betale Bjergelønnen i Henhold til Sølovens § 227, paastaaet den afsluttede Overenskomst om Bjergeløn kendt uforbindende. De Indstævnte, Svitizers Bjergningsentreprise, har efter udtaget Kontrastevning af 4. November f. A. paastaaet sig tilkendt i Bjergeløn de aftalte 50 pCt. af Skibets Værdi med 930 Kr., samt de udlagte Omkostninger ved den afholdte Overskønsforretning Kr. 55.86, alt med Renter. Begge Parter paastaar sig derhos tilkendt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har for det første gjort gældende, at den ved Sølovens § 227 fastsatte Frist af to Maaneder, inden hvilken Spørgsmaalet om Nedsættelse af Bjergeløn skal være bragt for Retten, er overskreden, eftersom Sagens Inkamination, paa hvilken det i denne Henseende efter deres Mening maa komme an, først fandt Sted den 27. Oktober f. A., medens Bjergningskontrakten som anført afsluttedes den 22. August s. A. Heri kan der imidlertid ikke gives dem Medhold. Den Betingelse, som Søloven har fastsat for Anfægteligheden af en Bjergningsoverenskomst, at den Betalingspligtige »bringer Spørgsmaalet for Retten« inden to Maaneder, findes at være fuldtud fyldstgjort naar som her, Stevning — med almindeligt Varsel — er Bjergningsselskabet lovlig forkyndt inden Fristens Udløb.

De Indstævnte har dernæst gjort gældende, at heller ikke den anden Betingelse for Omstødningen af en Bjergningskontrakt, at den er afsluttet, »medens Nød stod paa« er til Stede. De hævder, at Skipperen, der jo havde været i Land efter Strandingen, ikke ved Overenskomstens Afslutning har befundet sig i den Sindstilstand, som Sølovens Motiver lægger Vægten paa. Heller ikke heri kan der gives de Indstævnte Medhold. Selv rent bortset fra, at Skipperen jo ikke, da han var i Land, kunde vide, hvilke Fordringer der senere vilde blive stillet fra Svitizers Side, findes der ikke at være Tvivl om, at Tilfældet falder ind under Bestemmelsen i § 227. Den Omstændighed, at Skipperen har haft Tid til at søge Hjælp andet Steds eller sætte sig i Forbindelse med Assurandørerne, inden han modtog Tilbudet, kan ikke udelukke Lovbestemmelsens Anvendelighed.

Derimod findes den i Sølovens § 227 fastsatte Betingelse for Nedsættelse af den betingede Bjergeløn, at

denne betydelig overskrider det passende, ikke under de foreliggende Omstændigheder at være til Stede, og den afsluttede Overenskomst vil saaledes af denne Grund ikke kunne tilsidesættes.

De Kontraindstævnte, Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer i Grenaa, vil herefter være at tilpligte at betale Citanterne 930 Kr. og Omkostningerne ved Overskønsforretningen Kr. 55.86, alt med Renter, samt Sagens Omkostninger, der under Hensyn til Citanternes betydelige Udgifter under Sagen, vil kunne bestemmes til 100 Kr.

Bjergning af Dampskib „Arthur“.

Vi har modtaget følgende:

Et herværende Dagblad, »Politiken«, hvis Søfartsmeddelelser som oftest er mere vildledende end vejledende, og hvis Referater i Bjergningssager formentlig er inspirerede af Svitizers Bjergnings-Entreprise, har i sine Spalter fremført en Del om ovennævnte Bjergning, som kunde trænge til at korrigeres.

Sagen er den, at S/S. »Arthur« i Snestorm Natten d. 28. Januar med fuld Fart løb paa Falsterbo Rev. Internationalt Dampskibs- & Bjergnings-Comp. fik Meddelelse derom og Anmodning fra de norske Assurandører om at paalage sig Bjergningen sammen med det norske Moss Bjergnings Selskab. Dette Selskab sendte deres Bjergningsdampner »Uræd« til Strandingstedet; Internationalt Dampskibs- og Bjergnings-Comp. sendte ogsaa deres Bjergningsdampere dertil. Forholdene blev nøje undersøgt, det viste sig, at Dækket til Dels stod under Vand, og at Kahytten og det meste ovenbords Materiale var ituslaaet, og ved Dykkerundersøgelse fremgik det, at Skibet havde en meget betydelig Bundskade. Dette gamle Jerndampskib var i den beskadigede Tilstand kun at betragte som Vrag, idet Beskadigelsen var saa stor, at en Reparation aldrig vilde kunne ønne sig. Skibet er bygget i 1882 og maalte 645 Netto Reg.-Tons; det var ladet med Fosfat, som af Sagkyndige blev erklæret for at være af tvivlsom eller i hvert Fald meget ringe Værdi, efter at have ligget længere Tid i Søvand.

Moss' Bjergningschef, Kaptajn Jacobsen, som var til Stede, og som er en anerkendt indsigtfuld og overordentlig dygtig Mand, erklærede, at en Bjergning for saa vidt var udelukket, som de bjergede Værdier vilde være saa ringe, at de ikke stod i noget passende Forhold til de Ofre, der maatte gøres for at bjerge Skibet. Dykkerne og Internationalt's Bjergningschef var af samme Mening, idet det tillige maatte tages i Betragtning, at det var midt om Vinteren, og at en eventuel Isgang kunde føre Vraget bort fra Revet, og at alle Omkostninger, der havde været ofret paa Bjergningen, dermed vilde være tabt. Man besluttede sig derfor til efter Samraad med de norske Assurandører at bjerge Inventariet fra Skibet og at hortsælge dette og Ladningen ved offentlig Auktion.

Set fra Bjergernes Synspunkt, hvorvidt det vilde kunne lønne sig for disse at bjerge Skibet, blev det gjort gældende, at det højeste man kunde opnaa i Bjergeløn vilde være Halvdelen af Skib og Ladning, men naar dette blev solgt ved offentlig Auktion vilde det kun udbringe et meget ringe Beløb, og de, som købte Vraget, vilde selvfølgelig faa saa godt som alle Værdierne.

At det trods dette alligevel ikke har lønnet sig for Svitizers Bjergnings Entreprise, er uomtvisteligt. Dette Selskab har ligget med to à tre Bjergningsbaade ved Vraget i ugevis, ja i maanedsvis for omsider at faa bjerget et gammelt Vrag, som kun var tjenligt til Ophugning, og en Ladning, der kun vil udbringe et meget ringe Beløb. Denne Gang lykkedes nu Forsøget paa at bjerge Vraget, men det kunde ligesaa godt være mislykket.

Svitzers Bjergnings Entreprise gjorde det samme Eksperiment med Dampskibet »Greenland«, som strandede ved Trindelen forrige Aar. Moss Bjergnings Selskab opgav Bjergningen som ulønnende eller ugorlig, Svitzers købte saa Vraget og Ladningen, men efter lange, frugtesløse Forsøg maatte de opgive Bjergningen.

Disse Eksperimenter er uheldige i mere end én Henseende, thi Svitzer vil hermed gøre gældende, at de kan paatage sig Bjergninger, som andre maa opgive, medens dette langt fra er saaledes.

Moss Bjergningsselskab vil f. Eks. kunne pege paa, at S/S. »Eklipika«, der strandede for nogle Aar siden ved Paternoster Skærene ved Marstrand, blev opgivet af Svitzers som umulig at bjerge. Skibet laa sunket paa 15 Favne Vand med Kattegat og Skagerak paa sig, og det havde faaet en overordentlig stor Skade, før det sank. »Moss« paatog sig imidlertid paa de herværende Assurandørers Vegne at bjerge Skibet; dette lykkedes efter et meget stort og møjsommeligt Arbejde, og de bragte det hjem til Norge og erholdt deres Bjergeløn. Men denne saavel som alle saadanne vanskelige Bjergninger lønner sig i Almindelighed ikke hverken for Bjergerne eller Assurandørerne. For »Eklipika«s Vedkommende fik Bjergerne lidt Overskud, men var Bjergningen mislykket, vilde det have været et meget betydeligt Tab for dem. For de herværende Assurandørers Vedkommende resulterede det i, at de kom til at betale betydeligt mere end de vilde være kommen til i Tilfælde af Total-Forlis, jeg tror imellem 120—130 pCt. eller altsaa $\frac{1}{5}$ — $\frac{1}{4}$ mere end Total-Forlis.

Det er saaledes, at Svitzer alene bjergner i danske Farvande og Neptun alene i de svenske Farvande. En sund Konkurrence er altid paa sin Plads og navnlig paa et saa stort Omraade, hvor saa mange Værdier kommer i Betragtning.

Alfred Christensen.

Fragtmarkedet.

I Løbet af de sidste otte Dage er der indtraadt en lille Afslappelse i Raterne fra Sortehavet etc. som Følge af et indskrænket Begær efter Tonnage, men ellers ligger Forholdene paa Fragtmarkedet gennemgaaende ikke stort anderledes end for en Uge siden. Den dødlignende Tilstand, som stadig behersker La Plata Returmarkedet, bevirker en stadig Tilflugt til Østen af Dampere kommende dertil i Ballast fra Sydamerika, idet U. S. kun har meget lidt at byde paa. Der har været gjort en ualmindelig livlig Forretning fra Østen, og Raterne viser, til trods for Presset af Baade fra Sydamerika, ikke nogen nævneværdige Forandringer. Hvorvidt og eventuelt hvorlænge Raterne fra Østen vil holde sig synes at skulle blive ganske afhængigt af La Plata Markedet, hvorfra Udsigterne ikke tør siges at være lovende, i hvert Fald ikke i Øjeblikket, men dette Marked er jo, som bekendt, et af de mest uberegnelige, og det er ingenlunde udelukket, at der i næste Maaned eller i Juni og Juli, naar den ny Maj bliver disponibel, kan komme Liv i Tingene. De hjemlige Markeder er der ikke meget at sige om. Kulfragter til Østersøen er knappe og Returmarkedet viser endnu ikke meget Liv, dels fordi de russiske Paaskehelligdage allerede gør deres Indflydelse gældende, og dels fordi en Mængde Pladser i Botten endnu ikke er tilgængelige eller har de pr. f. o. w. solgte Laster disponible.

Østen fragtede, som sagt, livligt, og der betales bl. a. 19/6 à 20/ Dødvægt Kalkutta/U. K. eller Kontinentet pr. Maj, 17/6 à 18/ Basis én Lossehavn fra Bombay pr. Juni—Juli, 14/6 à 14/9 Skala pr. Maj, 23/9 à 24/ for Ris

fra Bangkok (to Lossehavne) pr. Maj, 23/ fra Birma til Fiume eller Holland, 22/6 Saigon/Antwerpen.

Sortehavet etc. er lidt lavere, nærmest c. 6 d. pr. Unit i Ugens Løb. Fra Nikolajeff betales 9/ Dødvægt for Korn til London eller Rotterdam, 9/3 Weseren, 9/6 Hamburg, fra Novorossisk 8/3 »any«, 8/9 Hamburg, og fra Sulina 8/6 L. H. A. R. 9/ Hamburg, alt for større Baade pr. 1.—20. Maj. Paa N. C. Betingelser betalte Sulina 9/ pr. 1.—10. Maj. Azow er nu nede paa 9/3 à 9/6 »any«, 6 d. ekstra Hamburg, 3 d. mindre Rotterdam, »old berth terms« pr. 1.—29. Maj. For Erts fra Poti betales 9/6 à 9/9 Rotterdam eller Antwerpen, 15/ Filadelfia eller Baltimore. En Damper for 4,000 Tons Salt sluttedes til 10/ Sakki/Riga.

Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse. For Svovl fra Sicilien til St. Petersborg betalte 8/3 (2,400 Tons Baad) og for Salt fra Alfaque Frcs. 8,50 til Wiborg. For Fosfat noteres omkring 10/6 fra Oran eller Arzew til U.K. Nogle store Dampere sluttedes med Erts til 7/ à 7/1½ Karthagen/Rotterdam. 7/3 Grækenland/Middlesbro. For Erts fra Bilbao er Raterne 3/10½ til Cardiff, 4/ Newport, 4/3 Middlesbro. 4/6 Glasgow.

Nordamerika ligger mat. For Trælast fra Kanada er Raterne lavere, og der sluttedes sidst til 27/6 fra St. John til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst, 32/6 fra West Bay (to Lossehavne), 35/ Miramichi/Manchester, alt pr. Maj/Juni. For Korn sluttedes nogle Dampere fra Montreal til 1/6¾ à 1/7½ pr. Qr. til udsøgt Havn. Fra Golfen indskrænkede Begæret sig næsten kun til Tonnage for Tømmer, og der betales 105/ à 108/9 til River Plate, 72/6 à 75/ til to Havne U. K. eller Kontinentet. Paa Timecharter-Basis betales for store Baade 2/6 Dødvægt for Levering nordlig Havn, 3/ for Levering Golfen, begge Tilfælde Tilbagelevering Evropa.

La Plata tager kun ganske enkelte Dampere. Fra Buenos Aires betales sidst 7/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen 8/6 à 9/6 og fra Bahia Blanca 8/9 à 9/, alt til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, Maj Lastning. Markedet er dog langt fra i Stand til at optage al den Tonnage, som losses derude eller er undervejs ud med Last.

Østersøen er stille og Raterne lave, men Maj bliver forhaabentlig bedre. Petersborg betaler Mk. 20 pr. Favne Pulpwood til Rotterdam. For Korn sluttedes en Række store Dampere paa 5,000—6,000 Tons til 1/ Hvedebasis pr. Maj/Juni, 1/1 pr. Juli til London eller Rotterdam, og man kan kun beklage, at disse store Baade bliver saa hyppige Gæster i Østersøen, hvor de næppe tjener til Føden med Rater som ovenstaaende, kombineret med 3/6 à 3/9 for Kul til Kronstadt. I Riga er Tønen meget slov paa Basis af 18/ à 19/ D/B. til god Østkysthavn. Hfl. 10 à 11 Holland, Frcs. 26 Antwerpen, 27/28 Rouen. Reval sluttede nogle Kornlaster til 1/ London, Hull, Rotterdam eller Ghent. Fra Libau og Windau kan faas 8½ à 8¾ d. Havrebasis London eller Rotterdam. For Sveller betales 5/6 Memel/London, 6/3 Windau/Swansea, 7/3 Danzig/Goole. Fra Sydfinland noteres Frcs. 27/29 D. B. B. til Antwerpen, c. Frcs. 30 Ostende, 22/6 à 25/ pr. Favne Kortprops til Kulhavne paa Østkysten.

Kulfragterne er kun undergaaet smaa Forandringer siden sidst. Fra Tynen eller Blyth betales 3/9 Kronstadt (2.100—3.200), 3/6 Libau (1,400), 4/ Wismar (1,850), 3/7½ Kjøbenhavn (1,900), 4/ Stockholm (2,500), 3/ à 3/1½ Hamburg (1,800—2.200), 4/10½ Lissabon (1.700), 6/6 Barcelona (3.500), 6/3 à 6/6 Neapel, 6/6 Genua. Blandt Befragtingerne fra Cardiff skal vi nævne 4/9 Reval (1,600), 4/7½ à 5/ Stockholm, 5/3 Pillau (1.000), 4/9 Lissabon (2,000), 5/6 Cadiz (2,000), Frcs. 7½ Algier, 8½ à 8¾ Marseille, 6/6 à 6/7½ Genua, 7/6 Venedig, 6/ Port Said, 7/3 Las Palmas, 16/6 à 16/9 River Plate, 17/6 Rosario.

Havarier og Forlis.

Frida Margrethe, Galease af Hamburg, har paa Rejsen fra Halmstad til Hjemstedet med en Ladning Brosten mistet Roret udfor Møen. Galeasen »Wilhelmine« bragte Skibet hertil for Reparation.

Uller, Dpsk. af Stavanger, er sunket udfor Stodvarfjord paa Island. Mandskabet er indkommet til Stodvarfjord.

Frøde, Dpsk. af Kjøbenhavn, har maattet søge ind til Stavanger for at faa en mindre Maskinskade udbedret.

Prins Valdemar, Barkskib af Nordby, har været paa Grund ved Nantes og gik ind i Nantes Havn for Undersøgelse.

Emma, Skonnert af Hamburg, har paa Rejsen fra Aalborg med Cement til Esbjerg maattet søge ind til Skagen med Skade paa Sejl. Gustav, Skonnert af Oscarshavn, der for Udgaende fra Thisted i Ballast kom paa Grund paa Holmtange, er atter kommen flot ved egen Hjælp.

Jørgen Ring, Skonnert af Svendborg, har paa Rejsen fra Antwerpen til Landerneau været paa Grund ved Nolleplaat. Flot med Assistance og indbragt til Vlissingen læk. Skibet gaar i Dok og reparerer.

Anna, tysk Galease, grundstødt ved Stubbekjøbing, er bragt flot og er indbugseret til Kjøbenhavn.

Pernau, Dpsk. af Pernau, har paa Rejsen fra Riga til West Hartlepool med Props maattet søge ind til Helsingør for at faa en mindre Maskinskade repareret. Efter endt Reparation har Skibet atter fortsat Rejsen.

Nybygninger, Køb og Salg.

Nyt Dampskibsselskab. I disse Dage er der dannet et nyt Dampskibsselskab ved Navn Det Jydsk-Sjællandske Dampskibsselskab, lim., der gennem Kjøbenhavns Skibs-Salg-Bureau ved Charles Hvilsum har indkøbt det Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 tilhørende Passager-Dampskib »Hejmdal«, der i mange Aar har besørgt Trafiken mellem Kjøbenhavn—Rønne. Skibet er bygget 1873 hos Burmeister & Wain, og er trods sin Alder et ualmindeligt godt, vel vedligeholdt Skib, der kun blev sat ud af Ruten, da Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 anskaffede sig ny luksuriøse Baade for at tilfredsstille den forøgede Trafik.

Det er Meningen at placere Baaden i Gods- og Passagerfart paa Kjøbenhavn—Anholt—Sæby—Skagen og retur, og den vil antagelig, navnlig i Sommermaanederne, blive en meget benyttet Rute for de Baderejsende til Skagen.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**
21, Havnegade 21.

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolp Andersen, Schubert, ank. hertil 25./4. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 23./4. til Tunis. — Algarve, Borries, ank. Marseille 23./4. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Arendal 27./4. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 24./4. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./4. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Reval 27./4. til Petersborg. — Aurora, Fischer, ank. Riga 25./4. — Baron Stjerneblad, Therkiidsen, dokker. — Beira, Lunge, pass. Dartmouth 27./4. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 24./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21./4. — Christian IX, Holm, ank. London 25./4. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 28./4. — Douro, Søberg, ank. Madeira 24./4. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 26./4. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Frederikshald 21./4. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 26./4. — Garonne, Kromann, afg. herfra 27./4. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 27./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26./4. — Hengest, Munk, pass. Holtenau 26./4. for Riga. — Hjelm, Petersborg, afg. Danzig 27./4. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Napoli 26./4. til Licata. — Jolantha, Simonsen, ank. Dunkerque 26./4. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 26./4. — Kentucky, Andresen, afg. New York 22./4. til Rotterdam. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 22./4. — Kursk, Gommesen, ank. Reval 27./4. — Leopold II, Rasmussen, afg. Havre 26./4. hertil. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 24./4. —

Louise, Bønnelykke, ank. Antwerpen 20./4. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 20./4. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 26./4. til Petersborg. — Moskov, Jon Jousen, pass. Brunsbüttel 27./4. for Antwerpen. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Smyrna 27./4. — Nordjylland, Jacobaus, ank. Antwerpen 26./4. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 27./4. — Omsk, Harder, ank. Libau 21./4. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./4. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Boston 25./4. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 28./4. hertil. — Pregel, Iversen, ank. Riga 26./4. — Saga, Wiberg, ank. hertil 27./4. — Seine, Dampt, afg. Rochelle 26./4. til Havre. — Skalholt, afg. herfra 26./4. til Riga. — Texas, Lissner, ank. New York 26./4. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 26./4. — Tyr, Thaning, afg. herfra 26./4. til Windau. — United States, Wulf, pass. Fair Isle 24./4. for New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 28./4. — Dagfin, afg. Manchester 25./4. til Liverpool. — Karin, afg. Swansea 23./4. til Aarhus. — Vadsø, afg. herfra 24./4. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 23./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 21./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 21./4. til Savona. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26./4. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22./4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Taganrog 23./4. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22./4. til Nørresundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Garrucha 24./4. til London. — Nawa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Svendborg.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, ank. Methil 24./4. — Nordsoen, Gram, pass. Eastbourne 26./4. for London. — Nexos, Basse, ank. Landskrona 24./4. — Fylla, Christensen, afg. Esbjerg 23./4. til Dunkerque. — Gerda, Iversen, afg. Cartagena 25./4. til Hamburg. — Inger, Larsen, ank. Leith 24./4. — Johanne, Thøgersen, pass. Emden 26./4. for Rufisque. — Karla, Sørensen, pass. l'Quessant 24./4. for Antwerpen. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 24./4. for Barry Dock. — Napoli, Mathiasen, ank. Rivadesella 23./4. — Bodil, Uldall, afg. Goole 26./4. til Königsberg. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Rotterdam 25./4. til Thames. — Nerma, Schiff, ank. Fleetwood 23./4. — Alfa, Lauritsen, afg. Esbjerg 26./4. til Kjøbenhavn.

Svensden & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Håvre 21./4. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Cardiff 26./4. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Seaham 27./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kotka 27./4. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Grangemouth 26./4. — I. D. S. Adolph, Poulsen, afg. Cardiff 21./4. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Mäntyluoto 26./4. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Blyth 25./4.

Skandia. Gullfaxe, Ankersen, ank. Kjøbenhavn 19./4. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Leith 27./4. — Rinfaxe, Faber, afg. Korsør 23./4. til Burntisland. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Wiborg 26./4.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Grimby 22./4. — Russia, Poulsen, afg. Narva 22./4. — Carl Hecksher, Stark, ank. Swansea 15./4. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20./4. — Normania, Erichsen, ank. New Orleans 24./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./4. — Canadia, Jespersen, ank. Santos 20./4. — Livonia, Lindberg, ank. Kronstadt 22./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Baltimore 23./4. — Patria, Larsen, ank. New Orleans 23./4. — Gratia, Sørensen, ank. Nicolajeff 26./4. — Astoria, Neergaard, ank. New York 21./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Gallia, Nielsen, ank. Riga 19./4. — Caledonia, Hansen, afg. Gullport 22./4. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 16./4. — Kotonnia, Rasmussen, ank. Petersborg 25./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Antwerpen 24./4. — Granaria, Jørgensen, afg. Leith 16./4. — Carbonia, Mathiasen, ank. Valencia 23./4. — Estonia, Winckler, afg. Havana 23./4.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Leith 24./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 23./4. — Secalia, Jensen, afg. Mobile 23./4. — Frumentia, Andersen, afg. Baltimore 19./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Filadelfia 26./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 22./4.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Hernösand 25./4.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Åhus 24./4. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Riga 22./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Emden 22./4. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 26./4. — Svend, Schmidt, ank. Antwerpen 23./4.

Nordsøen. Nordland, Møller, afg. Petersborg 24./4. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Kjøbenhavn 23./4. — England, Andersen, ank. Riga 21./4. — Holland, Poulsen, afg. Blyth 27./4. — Rusland, Nielsen, ank. Horsens 26./4.

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

- 869. Signaler for Undervandsbåde.** Brest. Frankrig. Naar Undervandsbåde holder Øvelser, hrejses:
Paa Brest Red, et rødt og gult vandret stribet Flag paa Semalforene Parc au Duc og Portzic, samt paa Stationskibet »Magellan».
I Goulet de l'Iroise, samme Flag paa Semalforene Portzic, Camaret, Pen-Hir, Créach, Mour og Saint-Mathieu.
Paa andre Punkter af Kysten samme Flag paa Semalforene mellem hvilke Øvelserne finder Sted, paa den Raanok, som vender hen imod Baadene.
- 870. Fyr tændt. Rota. Bahia de Cadiz. Spanien.** Det nye Fyr i Puerto de Rota brænder nu regelmæssigt.
- 871. Klippe fundet. Sekondi Bay Gold Coast. Afrika.** En lille Klippe med 8² m Vand er fundet i 10 à 11 m Vand, 5 Kbl S. 54° Ø. fra Fort Orange N-lige Flagstang. 4^o 56' N. Br. 1^o 42' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 704. Kjøbenhavn 1910.)
- 872. Tøndes Farve. Sandy Hook Channel. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Canada.** Stumpplønden, som ligger ved Ø.-Enden af Sandy Hook Shoal, mellem Anherst og Entry Islands er sort.
- 873. Ledefyr slukket. Bersimis River. River St. Lawrence N.-Kyst. Ledefyrene ved Bersimis River er slukket.**
- 874. Fyrs Karakter. Chicoutimi. Saguenay River.** Fyret paa Yderenden af Værftet ved Chicoutimi er et rødt, fast Fyr.
- 875. Fyr forstærkes. Casco Harbour og Arichat. Nova Scotia. Casco Harbour Island, forsynes med Linseapparater af 5te Orden.**
- 876. Fyr tændt. Liverpool. Nova Scotia S.-Kyst.** Et rødt, fast Fyr er tændt paa Broen ved Liverpool e. 800 m S. 55° V. fra det hvide, faste Fyr paa SV.-Enden af Barrel Rock. Flammens Højde: 8 m. Synsviddelen: 1 Sm. Holdt overet leder Fyrene i 4² m Vand gennem den gravede Rende over Barren ved Fort Point.
- 877. Tønde udlagt. Wood Island South Ledge. Small Point Harbor, Casco Bay, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** En vandret stribet Spiritøse, Wood Island South Ledge Tønde er udlagt 1/4 Sm S. 1^o Ø. fra S.-Enden af Wood Island, ved Indløbet til Small Point Harbor. 43° 43' 30" N. Br. 69° 52' 15" V. Lgd.
- 878. Tønder til Torpedo Skydning udlagt. Eastern Passage. Narragansett Bay, Rhode Island.** I Løbet mellem N.-Enden af Conanicut Island og Prudence Island er udlagt 7 Par Tønder til Torpedo Skydning. Der er 1/2 Sm mellem hvert Par og 122 m mellem hver to Tønder. Pladsen er 3 Sm lang i N. 13° V. Den Ø-lige Tønde i det S-ligste Par ligger 1/4 Sm N. fra Gould Island N.-Ende. Det er forbudt at gaa mellem Tønderne.
- 879. Fyr flyttet. Norwalk River. Long Island Sound. Connecticut.** Fichs Point Fyr er flyttet tværs over Løbet og anbragt ved Foreningen mellem de gravede Render til East Norwalk og South Norwalk, fra Dorlon Point Værfts høje Kant i N. 22 1/2° V., fra Peach Island vestre Kant i N. 3° V. og fra Midten af Public Building i South Norwalk i N. 85 1/2° Ø. 41° 57' 30" N. Br. 73° 24' 21" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 617. Kjøbenhavn 1909.)
- 880. Klipper fundet. Sunkne Meadow. East River. New York.** I Løbet mellem Middle Ground Reef Tønde Nr. 9 og Sunkne Meadow Spindle i East River er fundet smaa Klipper med følgende Dybder, fra Sunkne Meadow Fyr saaledes: 8² m 119 m S. 78° Ø.; 8² m 123 m S. 74 1/2° Ø.; 8² m 119 m S. 59 1/2° Ø.; 7² m 114 m S. 51 1/2° Ø.; 9² m 100 m S. 31 1/2° Ø. Dybgaende Skibe skal gaa 64 à 73 m SØ. om Sunkne Meadow Fyr.
- 881. Vrag borttaget. West Bank Channel. New York Lower Bay.** Vraget af Skonnerten »Daylight«, som laa sunket i 10 m Vand ved Foreningen mellem West Bank Channel og Ambrose Channel er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 451. Kjøbenhavn 1910.)
- 882. Fyr forstærket. Ambrose Channel Fyrskib. New York Lower Bay.**

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

841. Vragrest forgæves eftersøgt. Løkken V. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. Ifølge Indberetning fra Berglum Herred er observeret en Vragrest, muligvis et Rundholt, lidt over Vandet, i 15 m Vand 6 Sm V. for Løkken. Vragresten har været eftersøgt, men forgæves.

842. Vragvragter atter udlagt. Læss-Trindel. Kattegat. En Væger med grøn Stage og grønt Flag er i 3¹5 m Vand udlagt 65 m Ø. for Resterne af Vraget af den paa Læss-Trindel strandede Dampner »Greeclands«. (Kort Nr. 186 og 210. Danske Løds, Side 210. Som.-Fort. Side 24.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 731. Kjøbenhavn 1910.)

843. Indførelse af Lodstræng. Lemvig. Limfjorden. Marineministeriet har bestemt, at Skibe med et Dybgaende af 3 m og derover, der fremdrives ved Damp- eller anden Maskinkraft, ved Sejlads gennem det til Lemvig Havn gravede e. 3500 m lange Sejlløb skal benytte Løds. Som saadan skal anvendes den i Lemvig stationerede Højpeleuds ved Agger-Kanal Lodseri, og de ham for saadan Lodsnag tilkommende Lodspønge ville være at udrede af Lemvig Havnekasse. Skibe, der efter forudgaaende Anmeldelse gaar i regelmæssig Fart eller fast Rute paa Havnen, er dog undtaget fra disse Restemønstre, der træde i Kraft den 1ste Maj d. A. (Danske Løds, Side 448. Havne-Løds, Side 87.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

844. Fyrskibet »Svinbådan« ombyttes midlertidig. Sverrig. Omtrent den 3die Maj 1910 ombyttes Fyrskibet »Svinbådan« midlertidig med Reservefyrskib Nr. 28, der har Taarn og er mærket »Reserv«.

845. Grund. Pernau Bugt. Riga Bugt. Rusland. I Pernau Bugt ligger en 5² m Grund, fra Pernau høje Fyr i S. 26° V., og fra Sorkholm Fyr i N. 41° Ø. Sorkholm Fyr: 58° 10' N. Br. 24° 12' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

*) Reduktionstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

846. Fyrbæke. Vierenhølggrund, Stralsund, Tyskland. Baaken til Vierenhølggrund høje Fyr er et rødt, firkanter, 24 m højt Gittertaarn. 54° 25' 52" N. Br. 13° 4' 9" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 139, 157 og 160.)

II. Kattegat og Skagerrak.

847. Fyr eller tændt. Norra Ramholmen. Bohus Kyst, Sverrig. Norra Ramholmen Fyr er efter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 786. Kjøbenhavn 1910.)

848. Stormvarsel Station oprettet. Malinön. Bohus Kyst. Paa Malinön er oprettet en Stormvarsel Station. 58° 20' 57" N. Br. 11° 20' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

849. Baaker opført. Evide Hæv V.-Kyst, Rusland. Paa den V-lige Del af Khenekorskoj Reef er opført en sort, pyramideformet, 12 m høj Baake med Kegle med Spidsen nedad, 12 m over Seem. 65° 24' 15" N. Br. 35° 1' 50" Ø. Lgd. Paa Midden af Sambla Islet er opført en Baake med Kegle med Spidsen nedad ovenpaa en Hytte, hele Høiden 9 m. Baakens Ø-Side er hvid, V-Siden sort. 65° 38' 15" N. Br. 35° 14' 50" Ø. Lgd.

850. Afmærkning og Fyr midlertidig upaalidelig. Lister Tjef og Vortrappet, Tyskland. Fra den 20de til den 25de Maj 1910 er Afmærkningen i Lister Tjef og i Vortrappet upaalidelig, og Fyrene Røde Kliff, List Ost og List West kan være slukkede.

Man bør søge Lodslampere, der krydser udenfor og naar nedvendigt afgiver Lods.

851. Høfder afmærket. Minsener Old Oog, Jade. Paa Minsener Old Oog er bygget to Høfder, den ene er c. 3000 m lang i N. fra den gamle Dæmning, den anden er c. 2000 m lang og strækker sig ud til Blaue Balje. Den første Yderende skal afmærkes med en rød Spiritunde med Flag, den anden med en sort Tønde. Ved N.-Kant af Old Oog skal ved Lavvandsgrænsen udsættes c. 5 Stæger med Riskeste. Minsener Old Oog Baake: 53° 45' N. Br. 8° 1' Ø. Lgd.

852. Vrag borttaget. Oster Ems. Vraget af Tjalken »Nieuwe Zörg«, der laa sunket i Oster Ems, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 596. Kjøbenhavn 1910.)

853. Farvand og Afmærkning forandret. Ems. Farvandet NV. for Hubertplate har forandret sig. Lystønden H 5 Hubertøt er flyttet til 53° 35' 6" N. Br. 6° 33' 43" Ø. Lgd., og Lystønden Westerns til 53° 35' 23" N. Br. 6° 34' 16" Ø. Lgd.

Den V-lige, hvide, faste Vinkei i Rottum Fyr drejes c. 21° Ø. efter.

I Hubertøt er udlagt en Spiritønde H E paa 53° 34' 51" N. Br. 6° 33' 10" Ø. Lgd.

Tønderne W D og W E i Westerns skal flyttes.

I Dinkøet skal Tønderne D I og D B sandsynligvis flyttes.

854. Vragtønde inddraget. Ruitergoouden. Zeegat van Ameland, Holland. Den grønne Spidsstønde ved Vraget af »Britannia« er inddraget, da Vragets Plads ikke mere kan findes. 53° 29' 8" N. Br. 5° 28' 52" Ø. Lgd.

855. Dynde. Nieuwe Rottendamsche Waterweg. Zeegat Hoek van Holland. Dybden i Munningen af Nieuwe Rottendamsche Waterweg er nu i Fyriløbet 9,2 m med daglig Lavvande.

856. Fortøjtønde flyttet. Sheerness Harbour. River Medway, England. Fortøjtønde Nr. 6 er flyttet 1¼ Kbl S. 65° V. hen og ligger nu 3¾ Kbl N. 64° V. fra Queenborough Spit Baake, som staar paa 51° 25' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

857. Tønder til Skydning flyttet. Long Sand, Themsen. Ved Long Sand er Tønderne til Skydning flyttet saaledes: Den ydre Række 7½ Kbl Ø. t. S. hen. Den SV-lige Tønde ligger paa 51° 31' 21" N. Br. 1° 24' 16" Ø. Lgd. og de andre Tønder henholdsvis 4, 7, 10¼, 14 og 17 Kbl N. 54° Ø. fra den. De tre Par Skivertønder er ogsaa flyttet Ø. t. S. hen. Mitten af det SV-lige Par ligger paa 51° 32' 3" N. Br. 1° 23' 51" Ø. Lgd., og de andre Par henholdsvis 6¾ og 13¾ Kbl N. 54° Ø. fra den. Den indre Række Tønder til Skydning er inddraget.

858. Uddybning. Harwich Harbour. To Uddybningsmaskiner arbejder i Løbet til Harwich Harbour. 51° 56' N. Br. 1° 19' Ø. Lgd. Maskinerne viser rødt Flag eller tre hvide, faste Fyr i Trekant. Man skal gaa mindst ½ Kbl uden om Maskinerne og passere dem og deres Pramme laugsomt.

859. Fortøjtønder flyttet. River Stour, Harwich. Fortøjtønderne i River Stour ligger nu saaledes fra Shotley Tower: Nr. 1, 3, 4, 5, 6 og 7 ligger i Linien Kbl S. 82° V., Nr. 12, 12, Kbl S. 82° V., Nr. 2, 3, 4, 5, 6 og 7 ligger i Linien mellem Nr. 1 og Nr. 8 og med lige Afstand. Nr. 9, 10 og 11 ligger i Linien mellem Nr. 8 og Nr. 12 og med lige Afstand. En Fortøjtønde Nr. 6 er udlagt 12, Kbl S. 78° V. fra Shotley Tower, som ligger paa 51° 57' N. Br. 1° 16' Ø. Lgd.

860. Vrag. Middle Cross Sand N. Yarmouth. En Damper ligger sunket 1,5 Sm N. 55° V. fra Fyrskibet »Cross Sand«. En Mast er over Vandet. 52° 39' 21" N. Br. 1° 52' 8" Ø. Lgd.

861. Grund rapporteret. River Humber. Et Lodskud paa 6 m er rapporteret at være taget 14 Sm S. 83° Ø. fra Fyrskibet »Spurn«. 53° 32' N. Br. 0° 37' Ø. Lgd. Pladsen er upaalidelig. (Kort Nr. 180.)

862. Dybde aftaget. Newcome Shoel, River Tay, Skotland. Paa Newcome Shoel er der 3,5 m Vand c. 1 Kbl SØ. t. Ø. fra Tønden, som ligger paa 56° 27' N. Br. 2° 53' V. Lgd., og i Linien de Ø-lige Baaker for den maatte Mil øvret.

863. Lys- og Klokketønde udlagt. River Tay. Midtstravands Tønden i River Tay er omlyttet med en sort og rød vandret stribet Lys- og Klokketønde med Topbetegnelse, der viser hvidt Lys med En-Formerkelse hver 10 Sek. 56° 26' N. Br. 2° 37' V. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2908. Kjøbenhavn 1909.)

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

864. Lystønde forandret. Bassure de Baas, Galais S. Frankrig. Lystønden ved Bassure de Baas viser nu hvidt Lys med To-Formerkelse hver 12 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 6 Sek. Klokken paa Tønden er i Orden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1003. Kjøbenhavn 1909.)

865. Vrag afmærket. La Canche. Skibet »Dankeaaeyck« er sunket tæt ved Munningen af La Canche i 2,5 m Vand. En grøn Tønde med Gyflinder er udlagt tæt SV. for Vraget. 50° 32' 32" N. Br. 1° 34' 7" Ø. Lgd.

866. Fyrs Lysvinkel. Dieppe. Paa Grund af Fortlaagelse af Ø-Molen til det nye Indløb i Dieppe Haven, gaar den mørke Vinkel i det røde, faste Fyr paa det hvide Molehovod S. for den Ø-lige Bølgebyrder nu fra N. 22° V. til Kysten Ø. for Dieppe. 49° 56' N. Br. 1° 5' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2159. Kjøbenhavn 1909.)

867. Vrag borttaget. Havre. Vraget af Fiskeritøjet »Marceau«, der laa sunket SV. for La Hève Fyr, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 798. Kjøbenhavn 1910.)

868. Tønder udlagt. Crosshaven Channel, Cork Harbour, Irland S.-Kyst. En sort Stumpstønde er udlagt i 4,2 m Vand c. 740 m N. 68° V. fra Gamden Fort. En sort Stumpstønde er udlagt i 4,2 m Vand c. 840 m V. fra samme Flagstang. Den sorte Stumpstønde er udlagt i 1,5 m Vand. c. 840 m V. fra samme Flagstang. Den sorte Stumpstønde C I, som ligger c. 600 m N. 36° V. fra samme Flagstang, har nu cylindrisk Bur paa Toppen.

Fyret paa Ambrose Channel Fyrskib er forstærket. 40° 28' 2" N. Br. 73° 50' 1" V. Lgd.

883. Lystande inddraget. **Ragged Point Spit, Potomac River, Virginia.** Ragged Point Spit Lystande er inddraget. 38° 9' 17" N. Br. 76° 36' 7" V. Lgd.

884. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« midlertidig ombyttet. **North Carolina.** Fyrskibet »Frying Pan Shoals« Nr. 1 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 53. Det viser et hvidt, fast Fyr fra hver Mast, og giver samme Taagesignal som Fyrskib Nr. 1. 33° 28' 23" N. Br. 77° 36' 6" V. Lgd.

885. Fløjtetende ombyttet med Lys- og Fløjtetende. **Savannah River, Georgia.** Tybee Fløjtetende T er ombyttet med en Lys- og Fløjtetende, der hver 15 Sek. viser Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek. Flammens Højde: 8 m. 31° 59' 6" N. Br. 80° 44' 45" V. Lgd.

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

886. Tønder flyttet. **St. Andrews Bay, Florida.** Forenede Stater i Nord-Amerika. I Indløbet til St. Andrews Bay er følgende Tønder for at afmærke Løbet, som danner sig V. for det nuværende, flyttet saaledes: St. Andrews Bay Entrance Klokketønde c. 730 m V. hen i 7,0 m Vand. St. Andrews Bay Bar lodret stribede Spidstønde c. 1070 m V. hen, og Middle Ground Point Slumpstønde 1 c. 1370 m V. hen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 765. Kjøbenhavn 1910.)

887. Tænding af Fyr. **Buen Ayre, La Guayra, Venezuela.** Omtrent den 1ste Maj 1910 tændes et hvidt Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, paa NØ-udgaar af Buen Ayre. Fyret hedder Boca Spelonk Fyr. Navnet North East Bay udgaar. 12° 14' N. Br. 68° 13' V. Lgd.

888. Fyr i Orden. **Barima Point, Orinoco.** Barima Point Fyr viser nu atter afvekslende fast og blinkende hvidt og rødt Lys. 8° 35' N. Br. 60° 26' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 458. Kjøbenhavn 1910.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

889. Ankerplads. **Cayenne, Fransk Guyana.** Den bedste Ankerplads uden for Floden Cayenne er 2 à 3 Sm N. fra Malingre i 7 m Vand, Lavvande.

890. Tønder findes ikke. **Cayenne Red.** Telegraf Tønden N. for Mont Rematabo findes ikke. Den røde Tønde ved Cheval Blanc, den sorte Tønde ved Roche Montesquion og den røde Tønde med sort Bælte ved Klippen i Løbet til Crique Fouillée er forsvundet.

891. Fyr slukket. **Caité Island, Brasilien N. Kyst.** Caité Island hvide, faste Fyr er slukket. 0° 44' S. Br. 46° 55' V. Lgd.

892. Fyr i Orden. **Olinda Point, Pernambuco, Brasilien.** Olinda Point Fyr viser nu atter fast og blinkende hvidt Lys. 8° 0' S. Br. 34° 50' V. Lgd.

893. Fyr atter tændt. **Moella Island, Santos.** Det vekslende hvide og røde Fyr paa Moella Island er atter tændt. 24° 3' S. Br. 46° 13' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 672. Kjøbenhavn 1910.)

894. Grund fundet. **Asuncion Point SV, Bahia Blanca, Argentina.** En 8,4 m Grund er fundet 15 Sm S. 43° V. fra den 36 m høje Top paa Asuncion Point. 39° 7' S. Br. 60° 51' V. Lgd.

895. Tidshestemmelse. **Chili.** Fra den 1ste Januar 1910 har Chili vedtaget at regne med Klokketallet paa 75° V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

896. Tønde inddraget. **Undervands Mole, S. Remo, Italien.** Tønden, som laa ved Yderenden af S.-Molens Forlængelse ved S. Remo, er inddraget. Under-

Kjøbenhavns Børskurs d. 28. April 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		91	91 1/4
Danmark		—	—
Norden		81	81 3/4
København		10	12
Carl		69 1/2	70 1/2
Dannebrog	75	75	75 1/2
Skjold		—	—
Urania		6	8
Union	9 1/4 — 10	10	10 1/4
Dampsk. af 1896		74 3/4	75 1/4
Hejmdal		86	88
Østasiatiske	157 — 1/2	157	157 1/4
Østersøen		—	—
Nordøen		2 1/2	7 1/2
Gorm		69	71
Torm		60	68
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		51	57
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41 1/4 — 40 3/4	41	41 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102 1/2	106
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 1/2	94 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 3/4	86
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	90	90	90 1/4
4% — — — 2. Serie.	94 1/2	94 1/4	95
4% — — — 1.		97	99
3 1/2% Østift. Kreditf.	89 1/4	89	90
4% — — — 7.		93 1/2	94
3 1/2% Landkreditk.		93	95
4% Østift. Kreditf.		94	94 1/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151 —	150 3/4	150 3/4
Privatbank	103 —	102 3/4	102 3/4
Landmandsbank	133 3/4	133 1/2	133 3/4
Handelsbank	135	135	135 1/4
Grundejerbank		25 3/4	26 1/2
Burm. & Wain	87 1/4 — 87	87	87 1/2
Helsingørs Jærnsk.		90	91
Sukkerfabr.	280 — 279	279	279 1/4
Bryggeri Aktier	160 — 1/4	160 1/2	160 3/4

Vekselkurser d. 27. April 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.25	18.21
Paris	72.30	
Amsterdam	150.95	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 27. April 1910.

Russiske Noter	216.30
4% Russiske Consols	91.60
3 1/2% — Boden Kredit	88.70
5% Mexikanske 1899	100.50
5% Rumænske Stats	102.50
4% — — 1890	94.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 90,000, „Danmark“ 4,000, „Norden“ 16,000, „København“ 26,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 14,000, „Union“ 10,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Hejmdal“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 122,000, „Østasiatisk“ 378,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 18, Ved Stranden.

vands Molen er fuldført og strækker sig 110 m ud uden for Fyret, hvorfor man skal gaa mindst 120 m uden om dette.

897. Fortøjninger. S. Remo. I S. Remo Havn ligger tre Fortøjninger, den ene 95 m S. 18° V. fra det grønne Fyr paa Hovedet af den lille indre Mole, den anden 115 m S. 30° Ø. fra samme Fyr, og den tredje ved Indløbet til Havnen c. 260 m fra S.-Molens Hoved og i dens Forhængelse.

898. Tønder udlagt. Porto Torres. Sardinen N.-Kyst. Paa Ø.-Enden af Grunden, som omgiver Hovedet paa V.-Molen ved Porto Torres gamle Havn, er udlagt en hvid Tønde, c. 30 m S. 80° Ø. fra det grønne Fyr.

899. Vrag. Seraglio Bank. Bosphorus S.-lige Indløb. Tyrkiet. Vraget af Damprenen »Marie Vaglan« ligger sunket c. 7 Kbl S. 27° V. fra Seraglio Point Fyr, og i S. 87° V. fra NV.-Enden af Haidar Pasha Bølgebyder. 40° 59', N. Br. 28° 59' Ø. Lgd.

900. Vrag uskadeligt. Ochemehiri. Sorte Hav Ø.-Kyst. Vraget af Dampskibet »Ekatarrua II«, uden for Ochemehiri, er nu uskadeligt. Mindste Dybde over Vraget 15 m. Afmærkningen er inddraget. 42° 38' N. Br. 41° 25' Ø. Lgd.

901. Frys Beliggenhed. Ras Miratal. Tripolis. Ras Miratal Fyr staar paa 32° 24' 30" N. Br. 15° 5' 30" Ø. Lgd., hvilket er c. 7 Sm V. for Ras Lørring eller Zorrig eller Kasr Hamet.

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

902. Afmærkning forandret. Aden. Gulf of Aden. I Aden Yderhavn er Afmærkningen for at afmærke det nye Løb, som fører til det uddybede Bassin, forandret saaledes: En sort Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek., er udlagt paa V.-Siden af Indløbet til det nye Løb. Den ligger 10,2 Kbl S. 88° V. fra Residency Flagstang, som staar paa 12° 46', N. Br. 44° 58', Ø. Lgd. Den røde, spidse Lystønde, som laa 7½ Kbl S. 89° V. fra Flagstangen, ligger nu 9½ Kbl S. 88° V. fra den. Den røde, spidse Lystønde, som laa 6 Kbl N. 45° V. fra Flagstangen, ligger nu 6½ Kbl N. 65° V. fra den. Den sorte og hvide, stumpe Lystønde, som laa 7 Kbl N. 34° V. fra Flagstangen, ligger nu 7,2 Kbl N. 65° V. fra den, og er nu sort. Den røde, spidse Lystønde, som laa 2,2 Kbl N. 51° V. fra Ras Marbut Flagstang, ligger nu 2,7 Kbl N. 60° V. fra den. Den sorte, stumpe Lystønde, som laa 3,1 Kbl N. 39° V. fra Ras Marbut Flagstang, ligger nu 3½ Kbl N. 58° V. fra den. Fyrskibet ved Vraget af »Anadyr« er inddraget, og Vragtønden ved »Anadyr Fyret 0,2 Kbl N. 79° Ø. hen.

903. Klokketårne ombyttet med Lystønde. Colombo. Ceylon. Klokketårnen i det V.-lige Indløb til Colombo Harbour, ved Hovedet af SV.-Bølgebyrdens Forhængelse, er ombyttet med en sort og hvid tærnet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek. Det grønne Ledelyr med Formærkelser ved Indenden af The Shipway forbliver brændende indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2887. Kjøbenhavn 1909.)

904. Forandring i Afmærkning. Monkey Point. Rangoon River. Birma. To Baaker, hver bestaaende af en Pæl med Diamant, er opført paa Syriam Point. Forbaaken staar 265 m N. 15° Ø. fra Yderenden af Oil Pier, og Bagbaaken 195 m S. 72° Ø. fra Forbaaken. Holdt overet leder de gennem den Ø.-lige Del af Monkey Point gravende Rønde i mindst 4 m Vand.

De røde Baaker paa Kysten c. 1 Sm S. for Syriam Point er borttaget. Upper Hastings sorte Spidstønde paa N.-Kanten af Hastings Shoal er inddraget. Pazandannig Tønde, c. 4 Kbl Ø. for Monkey Point, har Trekant paa Toppen. Monkey Point: 16° 46' N. Br. 96° 11', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

905. Oplysninger. Palembang Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. I Palembang Rivier er der 3,4 m Vand mellem Fyrskibet og den hvide Lystønde. I Farvandet

Ø. for Pajoeng er der i det S.-lige Indløb en Barre med Puller med 2,2 m 3,1 m Vand, men ved at holde sig 100 m fra den højre Bred, kan man holde 3,7 m. Tæt ved Kampeeng Oepang har der ved den venstre Bred, lige overfor Adskillelsen mellem Palembang og Oepang Rivier, dannet sig en Barre med 0,2 m Vand. I Krydsningen N. for Selat Djaran er der i Baakelinien 3,7 m, men 100 m 200 m Ø. for Limien 3,7 m 4,2 m. Ved at staa over c. 2900 m uden for Baakelinien kan man holde 4,7 m; dette Løb skal forsynes med Ledemærker. Uden for Mundingen af Selat Koemhang har der dannet sig en Barre med 4,7 m 5 m. Springtids Lavvande ligger 1,5 m under Middelvandstand.

906. Tønde forandret. Banka Ø.-Kyst. Den sorte Stumpplønde 200 m SSV. for 6 m Ravet paa 2° 8' 53" S. Br. 106° 24' 15" Ø. Lgd. har afkortet Kegle paa Toppen.

907. Tønde flyttet. Batoe Toekoe. Billiton V.-Kyst. Den sorte Stumpplønde med afkortet Kegle ved Ravet V. for Batoe Toekoe er flyttet til 2° 45' 22" S. Br. 107° 30' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2126. Kjøbenhavn 1909.)

908. Lystønde udlagt til Forsøg. Yokohama Bay. Gulf of Tokyo. Japan. En brun, stump Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er til Forsøg udlagt i 11 m Vand i Yokohama Bay, 35 m SV. for Hommoku Lystønde. 35° 26' 41" N. Br. 139° 41' 9" Ø. Lgd.

909. Vrag afmærket. Miho Wan. Honshu NV.-Kyst. Vraget af Sejlskibet »Koyei Maru« ligger sunket i Miho Wan, 9 Kbl N. 69° Ø. fra Odaiba Hana Fyr. To Master er over Vandet. 35° 33' 7" N. Br. 139° 15' 20" Ø. Lgd.

910. Frys Beliggenhed. O Shima. Kesennuma Wan. Honshu Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa O Shima ligger paa 39° 50' 15" N. Br. 141° 37' 50" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. Frankrig: December 1909. De Quibron à Penetf. Baues de Terre-Neuve. Januar 1910.

N 65 Sehtskart van Nederlanssch Oost-Indië Nr. 65 met plans: a. Noord-oostkust Halmahera. P. Ditt tot Baai van Kaeo. 1 : 300,000; b. Noordoostkust Halmahera. Tobelo-ellanden. 1 : 120,000; c. Westkust Sumatra. Zuid-Pagai. Reede. Simapopo. 1 : 10,000; d. Bornoe. Grootte Kapoestriver. Vaatvater de Z. Djamboe. 1 : 100,000; e. Zuidkust Ceram. Reede Ketabang. 1 : 20,000; f. Zuidkust Ceram. Reede Løki. 1 : 20,000; g. Oostkust Sumatra. Mond der Batoe Barra-riever. 1 : 30,000. s. Gravenhage, April 1910. Prs f. 0,25.

† 341 Plan 2.
† 193 Plan 1.
† 167 Plan 13.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kronstadt 25./4. — Frankrig, Friis, ank. Hull 23./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 27./4. — Belgien, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 25./4. for Kronstadt.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, pass. Gibraltar 25./4. til Falmouth. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Yokohama 24./4. til Kobe. — Siam, Cortsen, ank. Göteborg 24./4. — Cathay, Kruse, ank. Dalny 20./4. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Suez 25./4. til Calicut. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 15./4. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 24./4. til St. Nazaire. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Singora 21./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, ank. St. Kitts 24./4. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Rotterdam 25./4. — Hamlet, Jørgensen, ank. Aarhus 25./4. — Helge, Pii, afg. Kjøbenhavn 25./4. — Rolf, Reese, afg. Griusby 23./4. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kronstadt 14./4.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 27./4. — Helene, Sørensen, pass. Kjøbenhavn 25./4. — Sjælland, Dam, ank. Rotterdam 26./4. — Agnete, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 25./4. — Hermia, Hansen, ank. Aalborg 26./4. — Alice, Schultz, ank. Neuhafen 26./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Rosas 27./4. — Martha, Christensen, ank. Nykjøbing F. 25./4. — Elna, Rathje, ank. Grengen 25./4. — Therese, Petersen, ank. North Shields 27./4. — Jeanne, Løffler, ank. Sundsvall 23./4. — Vera, Risø, ank. Middelsebro 26./4. — Daisy, Lagesen, ank. Hernosand 27./4. — Anine, Leth, afg. Arzew 25./4. — Simone, Møller, afg. Leith 27./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Torrevieja 24./4. — Vera, Thing, ank. Methil 26./4. — Freja, Nielsen, ank. Thisted 27./4.

Thore. Perwie, Egidiusen, ank. Reykjavik 24./4. — Sterling, Nielsen, afg. Eskefjord 24./4. til Kjøbenhavn. — Ingolf, Schiøtz, afg. Bergen 26./4. til Kjøbenhavn. — Kong Helge, Olsen, ank. Kjøbenhavn 26./4. — Mjølner, Clausen, afg. Leith 27./4. til Færøerne og Island.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 24./4. — London, Bom, ank. Hamburg 25./4. — Paris, Tholander, ank. Kiel 24./4. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 27./4. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Burntisland 20./4. — Wien, Krogh, afg. Barry 22./4. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 26./4. til Dakar.

Sejlskibe.

Rønne. Amalie, ank. Masnedssund 18./4. — Magnus, Hansen, ank. Masnedssund 18./4. — Leif, Nielsen, ank. Warnemünde 18./4. — Prøven, Olsen, ank. Oscarshamn 19./4. — Johannes, Jensen, ank. Rio Grande do Sul 20./4. — Kastor, Clausen, ank. Stockholm 21./4. — Marie, Larsen, ank. Rio Grande 23./4.

Svendborg. Britannia, Rasmussen, ank. Aarhus 20./4. — Yrsa, Sørensen, ank. Bogeuse 20./4. — Clytia, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 20./4. — Niels, Nielsen, ank. Stettin 21./4. — Lauritz, Dam, ank. Stettin 21./4. — Haabet, Andreassen, ank. Stettin 21./4. — Primula, Carlsen, ank. Drammen 21./4. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Lovisa 21./4. — Peter, Jørgensen, ank. Königsberg 21./4. — Brødrene, Jørgensen, ank. Rudkjøbing 21./4. — Helge, Carlsen, ank. Riga 21./4. — Guldborg, Ruhlukke, ank. Drøbak 22./4. — Emanuel, Bentzen, ank. Methil 22./4. — Noah, Jørgensen, ank. Königsberg 22./4. — Erik, Hansen, ank. Aalborg 21./4. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Paimpool 21./4. — Martin Nisson, Petersen, ank. Gibraltar 22./4. — Grethe, Hansen, ank. Stettin 23./4. — Metha, Møller, ank. Wismar 23./4. — Hertha, Hansen, ank. Königsberg 23./4. — Minerva, Fuglsang, ank. Riga 24./4. — Erhardt, Larsen, ank. Sande 25./4. — Pampa, Jensen, ank. Aalborg 25./4. — Skjold, Larsen, ank. Hudiksvall 24./4. — Christian, Jørgensen, ank. Hudiksvall 25./4. — Ruth, ank. Middlesbro 24./4. — Merkur, Lund, ank. Kramfors 25./4. — Danmark, Huusfeldt, ank. Raumo 26./4. — Vesta, Poulsen, ank. Göteborg 25./4. — Solon, Rask, ank. Ystad 26./4. — Valkyrien, Hansen, ank. Poole 26./4. — Ludvig, Larsen, ank. Petersborg 26./4. — Libra, Hansen, ank. Örnköldsvik 26./4. — Concordia, Henriksen, ank. Kjøbenhavns Red 26./4. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Umeå 27./4. — Ignatz Breum, Lund, ank. Mostyn 27./4.

Åro. Laura, Jensen, ank. Tveaa 23./4. — Anne, Hansen, ank. Holtenu 23./4. — Yrsa, Hansen, ank. Figueira 24./4. — Nathalia, Eriksen, ank. Cadiz 24./3. — Amor, Hansen, ank. Karlskrona 24./4. — Zakæus, Nielsen, ank. Karlskrona 24./4. — Ceres, Bager, ank. Sundsvall 24./4. — Aerial, Christensen, ank. Samsø 23./4. — Minde, Rasmussen, ank. Aalborg 25./4. — Hertha, Krull, ank. Aalborg 25./4. — Kirstine, Rasmussen, ank. Danzig 23./4. — Marie, Petersen, ank. Hals 23./4. — Johanne, pass. Dover 21./4. for vestg. — Kirstine, Jensen, pass. Dungeness 22./4. for vestg. — Kastor, Albertsen, ank. Tvedestrand 25./4. — Kronen, Hermansen, ank. Cadiz 25./4. — Malfridur, Hansen, ank. Aarhus 25./4. — Kiána, Christensen, ank. Drøbak 26./4. — Mester, Petersen, ank. Eckernförde 26./4. — Marie, Øster-

mann, ank. Hammerhavn 26./4. — Neptun, Jensen, ank. Göteborg 26./4. — Mariane, Andersen, ank. Skien 26./4. — Karen, Bøye, ank. Helsingborg 25./4. — Esther, Fabricius, ank. Maracaibo 24./4. — Prøven, Schmidt, ank. Goole 26./4. — Norden, Rasmussen, ank. Norrkøping 26./4. — Habil, Rasmussen, ank. Havre 25./4.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 29. April 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Bjergring af Dampskib »Arthur«. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Borskurs.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. 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.

Esbjerg

Tovværks- Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende
Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.



I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

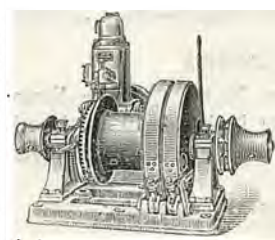
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

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

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 6946.
Anticorrosive. — Antifonling.

LYSEKIL MOTORSPIL



for Sejlfartøjer til Losning og Lastning etc. Stærke, driftsikre og billige. Manøvrerer som Dampspil. Tilvirkes af de bedste svenske Materialer ved Lysekils msk. Verkstads A/B. (Skandinavien største Skibs- og Baadmotorfabrik)

INGENIØR HELGE STABELL
Hobrogade 10. København Ø.
Tlf. Øbro 1938x. Tigr.-Adr. Skibstabel.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

1 Kjøbenhavn.

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

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

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

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

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

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant and Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Anuæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet 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	26 Gange	52 Gange	104 Gange	
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

A. WILSON, Kobbarsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Skibshypothekbanken

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



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale

Amaliegade 30.

Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Kompasser komplet, sidste Model.

Kompasser af eget fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser

Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.



Azimut- og Pejl-instrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale

Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon AI og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekstanter og Oktanter

Barometre enk. og dobb. Kikkertør m. m. Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.

Skibshypotheklaan

mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

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

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 3. Maj 1910.

Udenrigsministeriet har fra det kgl. Konsulat i Algier modtaget følgende Indberetning angaaende ny Havneafgifter i Oran:

»Konsulatet tillader sig herved at indberette, at fra d. 9. April vil en Afgift af 50 Centimes (droite de péage) pr. Lasteton (1,000 kg) af udlossede, indladede Varer samt af »transborderede« Varer blive afkrævet Skibe, som besjler Oran.

Eksempel:

Et Skib, som maaler 800 Reg. Tons og laster (og in casu loss) 1,600 Tons, vil have følgende Udgifter i Orans Havn:

Droits de péage Frs. 800 (50 Centimes pr. udlosset Ton).

Kaj-Afgift Frs. 400 (50 Centimes pr. Reg. Ton).

Sundhedsafgift Frs. 80 (10 Centimes pr. Reg. Ton).

Lodsafgift for Ind- og Udgaende Frs. 32 (4 Centimes pr. Reg. Ton).

Øjemedel med den ny Afgift er at dække de med de store Havne-Nybygninger forbundne Udgifter.

Traadløs Telegrafi. Der skrives fra London til »Hamb. Corr.« den 20. April: Førstkommende Lørdag vil markere et vigtigt Afsnit i den traadløse Telegrafis Historie. Paa den Dag vil nemlig Marconis traadløse Telegraf-selskab aabne Adgang til den første for Offentligheden bestemte Tjeneste over Atlanterhavet. De to Stationer ligger henholdsvis i Clifden, Irland og i Glace Bai, Kanada. Den kanadiske Station er nyopført paa samme Sted som en tidligere, der nedbrændte sidste September. Marconi overværer for Tiden dens Fuldstændelse og vil derefter vende tilbage til England i nogle Maaneder.

Tjenesten vil blive udført af Postvæsenet paa samme Maade som pr. Traad. Telegrammer kan indleveres til enhver Tid ved Dag og Nat hele Ugen igennem. Fra det østlige Kanada andrager Gebyret 60 d. pr. Ord for Code-Telegrammer, med et Minimum af ti Ord, medens der for almindelige Telegrammer skal beregnes 50 d. pr. Ord. For Kanadas mere fjærntliggende Egne er Gebyret c. 36 d. lavere end de hidtidige Kabeltelegrammer. Man antager, at det vil blive muligt at ekspedere 25 Ord i Minuttet.

Suezkanalen og Dreadnoughts. Suezkanalens Dybde og Bredde er et Thema, som i den senere Tid har beskæftiget de engelske Blade meget, skriver »Hamb. Corr.« Saaledes meddeler »Daily News« i et Interview med en Embedsmand ved Suezkanal-Selskabet, at der vil blive truffet Foranstaltninger til at gøre det muligt for Verdens største Skibe at passere den ægyptiske Vandvej. De største Skibe, som hidtil har passeret Kanalen, siger Bladet, er Norddeutscher Lloyds Kæmpedampere, dog kan Skibe som »Mauretania« ikke passere Kanalen nu for Tiden. Kanalens nuværende Dybde er c. 34 Fod, hvilket er nøjagtig tre Fod mere end de store Dreadnoughts Gennemsnits-Dybgaaende. I Henhold til Kanal-selskabets Regler kan disse lige netop passere, da Selskabets Bestyrelse har foreskrevet, at et Skib mindst skal have tre Fod Vand under sig. Nu vil Kanalen imidlertid blive gjort saa dyb og bred, at selv de største Skibe, som er under Bygning, kan passere den.

Slæbebaad tilkaldt ved traadløs Telegraf. Atter er et nyt Tilfælde indtruffet, som viser, hvor nyttig den traadløse Telegraf er for Skibsfarten, fortæller »Norg. Sjøfl.« Lørdag Morgen d. 9. April kolliderede nemlig Dampskibet »Laura«, tilhørende London—Southwestern Jernbaneselskab, med Skibet »Sophie« af Larvik, som kom fra Chili lastet med Salpeter, bestemt til Hamburg. Ulykken blev meddelt til St. Catherines Fyr

ved traadløs Telegraf af Dampskibet »Asturias«. »Sophie« havde stor Skade i Styrbords Side, og der forlangtes Slæbebaad ud fra Southampton for at trække Skibet i Havn. Imedens holdt »Laura« sig langs Siden af »Sophie«, i Fald noget skulde indtræffe. Da Telegrammet blev afsendt, var Skibene 21 Sm. af Needles Fyrtaarn. Et Held var det, at Søen var rolig, saa Besætningen kunde arbejde med Tætning af Skaden. Længere hen paa Dagen kom Bugserbaaden »Hector« af Southampton ud og tog »Sophie« paa Slæb. Lørdag Eftermiddag passeredes St. Catherines Point, og Søndag Morgen ankom »Sophie« til Southampton. Skibet gik lige ind i Dok, hvor det nu ligger trygt; det har faaet stor Skade og havde ved Ankomsten til Southampton 12 Fod Vand i Rummet.

Tilkendt Anerkendelse. Kapt. Andersen, Fører af Barkskibet »Sørine« af Fanø har modtaget et smukt Guldur med Inskription, som Anerkendelse for at det lykkedes ham ved Hjælp af Nødmast og Nødror at føre dette Skib ind til Falmouth, efter at det under en Storm midt ude paa Atlanterhavet havde mistet baade Mast og Ror.

Udenrigsministeriet har meddelt Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, at i Henhold til en fra den kgl. Generalkonsul i St. Petersborg modtagen Indberetning har St. Petersborg Børs-Komité erklæret den 24./11. April d. A. for Aabningsdag for Navigationen paa St. Petersborg i kommerciel Henseende.

Paa Grund af de forestaaende Paaskehelligdage udløber den 3-ugentlige Termin for Effektivering af Salg »ved« eller »efter« Skibsfartens Aabning først den 25./12. Maj d. A.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling d. 29. April.

Svenske Farvande.

(Ny Melding udsendes først, naar Isforholdene væsentlig forandres.)

Sundsvall. Isfrit overalt undtagen Klingerfjorden nordfra til Söraker.

Hudiksvall. Skibsfarten uhindret. — Ismelding fra denne Station ophører.

Sejladsen paa Dvina. Det danske Konsulat i Archangel telegraferer d. 28. April til Udenrigsministeriet: Skibsfart paa Dvina. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 97/1909, afsagt den 23. Marts 1910. Kaptajn Albertsen, Fører af Skonnert »Albert« af Strynø mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab som Redere for Dampskibet »Georg«.

Mellem Skonnerten »Albert« af Strynø, paa Rejse fra Limhamn til Aalborg med en Ladning Gødning, og Dampskibet »Georg« af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Aalborg til Leith, fandt der den 16. September 1909, Kl. c. 10 Aften et Sammenstød Sted c. 1/2 Mil Øst for Hals omtrent i Skæringen mellem Hals og Egense Fyrlinie. »Georg« ramte med sin Stevn »Albert«s Styrbords Bov og løb den øjeblikkelig i Sænk; Mandskabet, som kun bestod af Føreren, Bedstemanden og en fjortenaarig Kok, reddedes om Bord i »Georg«.

»Georg«, der Kl. 1.45 Em. havde passeret Hals og skiftet Lods, gik med fuld Fart ned i omtrent sydøstlig Retning mellem Nordmandshage og Korsholm i Hals Fyrlinie og passerede Kl. c. 10 Korsholm Baake. Kort Øst for dette Sted skulde »Georg« svinge 2 1/2 Streg til

Bagbord for at komme over i den Linie (Egense Fyr set imellem det røde og grønne Fyr paa Korsholmene), som viser ud igennem den kun 38 Meter brede uddybede Rende i Hals Barre. Vejret var sigtbart, Vinden var ØNØ. »Albert« styrede ind mod Egense Fyr, saaledes at den havde dette Fyr imellem Fyrene paa Korsholmene, men saaledes at den dog — efter Førerens Forklaring — var nærmest Løbets Nordside. For at kunne navigere med Forsigtighed havde man fire Skonnertsejlet ned. Begge Skibene, havde længe været opmærksomme paa hinanden, »Georg« viste den røde og »Albert« den grønne Lanterne; »Georg« førte derhos den i det lokale Sejladsreglement af 16. Februar 1903 for Skibe, der er for dybt-gaaende til at flyde over Barren udenfor den uddybede Rende, foreskrevne røde Lanterne paa Fortoppen under Toplanteren. Den maa anlages at være anbragt paa reglementmæssig Maade og at have lyst tilstrækkelig klart, men »Albert«s Besætning synes efter de afgivne Forklaringer ikke at have lagt Mærke til den. »Georg«, der ventede, at »Albert« skulde vise sit røde Lys, udsatte saa længe som muligt at svinge fra den ene Fyrlinie til den anden, og det blev sluttelig nødvendigt at svinge ret krap, hvorfor der kommanderedes først Styrbord og i umiddelbar Fortsættelse heraf haardt Styrbord med Roret. Man tænkte sig nu paa »Georg«, at »Albert« maaske var Syd for Løbet eller Fyrlinien og ventede, at Skibene nu vilde komme til at sejle grønt mod grønt. Under Svinget fik man imidlertid fra »Georg« Øje paa »Albert«s røde Lanterne. I den Hensigt nu at sejle rødt mod rødt lagdes Roret paa »Georg« haardt Bagbord, men forinden havde man paa »Albert« observeret, at »Georg« svingede Bagbord over for Styrbords Ror (»Georg«s grønne Lanterne blev synlig, inden Svingningen for Bagbords Ror begyndte), »Albert« lagde derfor selv i sidste Øjeblik Roret Styrbord for at undgaa Kollisionen og passere »Georg« paa Styrbords Side. »Georg« lod nu slaa fuld Kraft »Bak«, men Kollisionen paafulgte straks derefter som ovenfor beskrevet. Ingen af de fra »Georg«s Side foretagne Manøvrer var bleven signaleret af denne.

Under nærværende Sag har nu Citanten paastaaet de Indstævnte tilpligtet at betale i Skadeserstatning for den Skib og Ladning ved Sammenstødet tilføjede Skade et Beløb, som under den mundtlige Procedure endelig er opgjort til Kr. 15.689.95 og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig friunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Retten maa efter det foreliggende lægge hele Skylden for Sammenstødet paa »Georg«. Dette Skib har udvist Uforsigtighed ved at gaa ned gennem det vanskelige Farvand med fuld Fart og har ved at undlade at signalere sine Kursforandringer overtraadt de internationale Søvejsreglers Artikel 28. Der er under Proceduren fra de Indstævntes Side lagt Vægt paa, at »Albert« kunde flyde over Barren udenfor den uddybede Rende, og at det fornævnte Reglements § 4 bestemt paalægger saadanne Skibe en ubetinget Vigepligt for Skibe, som fører det førømtalte Signal. »Georg«s røde Lanterne maa som ovenfor nævnt antages at have været tydelig, og der maa derfor gaas ud fra, at man ikke om Bord paa »Albert«, hvor Føreren og Kokken holdt Udkig, medens Bedstemanden stod ved Roret, har udvist tilstrækkelig Opmærksomhed med Hensyn til Vigesignalet. Men denne Fejl findes dog ikke at være af virkelig Betydning for Sammenstødet. Den foran omtalte reglementariske Bestemmelse kan ikke forstaas derhen, at det skulde være Skibe, der kan flyde over Barren, paabudt at sejle helt udenfor den uddybede Rende, naar de passeredes af større Skibe (en Forstaaelse, der vilde vanskeliggøre Sejladsen for mindre Skibe altfor stærkt), og det maa derfor betragtes som det større Skibs Pligt at navigere med største Forsigtighed i dette Farvand, ikke at gaa med fuld Fart, naar der kan være Tale om, at det vil møde et andet Skib netop i Skæringen, og navnlig ikke at undlade at give de

foreskrevne Signaler for de Manøvrer, det foretager. Det maa antages, at »Albert« har holdt sin Kurs, lige til den ganske kort før Sammenstødet lagde Roret Styrbord, hvad der under de forhaandenværende Forhold, og under Hensyn til »Georg«s usignalerede og for »Albert« vildledende Manøvrer, ikke findes at kunne lægges denne til Last.

Den af Citanten forlangte Skadeserstatning, mod hvilken heller ikke de Indstævnte har rejst væsentlige Indsigelser, findes der ikke tilstrækkelig Grund til at nedsætte. Citantens Paastand vil herefter i det hele være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 300 Kr.

Tysk Sørætsdom.

Sørættens i Danzig behandlede d. 15. April d. A. den danske Skonnert »Olga«s Stranding mellem Karwenbruch og Rixhöft den 7. April. Skibet gik d. 5. April til Søs med en Ladning Brosten til Königsberg. Den 7. April Kl. 9 Morgen kom Skonnerten paa Grund paa Kysten. Kaptajnen var gaaet til Køjs Kl. 7½ og havde overladt Skibets Navigering til Styrmanden og Skibsdrengen, efter at der lige forud var fundet 18 Meter Vand ved at lodde. Styrmanden hørte snart efter Sirenen ved Rixhöft og kaldte nu paa Kaptajnen. I det Øjeblik denne kom op paa Dækket, stødte Skibet med Forenden; dets Dybgaaende var da 8 Fod og 10 Tommer og Vanddybden paa Stedet 8 Fod og 6 Tommer. Styrmanden havde ikke senere loddet og var under Krydsning kommet nær ind til Kysten. Efter Grundstødningen søgte man at komme flot ved at kaste over Bord af Ladningen, hvilket dog ikke lykkedes. Kaptajnen gik nu i Land og telegraferede til Danzig, hvorefter han forblev paa Skibet til Kl. 11 om Aftenen. Da Søen paa den Tid begyndte at rejse sig, gik den af tre Mand bestaaende Besætning i Land og opholdt sig dér til Kl. 9 næste Morgen. Ved denne Tid lykkedes det én Dampskibsselskabet Weichsel tilhørende Damper at tage Skibet af Grund: efter at det var halvt udlosset. Det blev derefter slæbt ind til Danzig, hvor det viste sig, at det havde mistet Kølen og to Ankere. Skaden paa Skibet beløb sig til 1,200 Mark

Omstændighederne ved Skibets Bjergning forløjner at bemærkes. Da nemlig det nævnte Selskabs Damper kom til Stede, forefandt den et forladt og herreløst Skib, ved hvilket den paabegyndte Bjergningsarbejdet. Senere kom dog Kaptajnen om Bord og hjalp til ved Arbejdet. Bjergningsselskabet stillede Krav om 3,000 Mark i Bjergeløn, men nedsatte efter Forhandling med Kaptajnen Summen til 1,800 Mark hvad denne erklærede sig tilfreds med. Skaden paa Ladningen blev ikke oplyst for Sørættens.

Kaptajnen tilskriver Strandingen Taage og Strømsætning. Rigskommissæren hævdede imidlertid, at Aarsagen til Strandingen var Taage og Kaptajnens egen Uforsigtighed.

Sørættens Kendelse lød i Følge »Danziger Zeitung« paa, at Strandingen maatte tilskrives Kaptajnens Uforsigtighed, da han nemlig havde ladet det mangle paa den fornødne Omhu.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket over den nordligste Del af Havet fra Lapland til Labrador er

højest i Maj. Det høje Tryk over »Hestebredderne« er derimod næsten ligesaa svagt udviklet som i April. Paa de store Damperruter mellem Kanalen og New York er vestlige Vinde sjældnere og svagere, men østlige Vinde hyppigere end ellers. Overfor det høje Tryk ved Nordgrænsen af Passaten ligger nu hyppigt et andet over Grønland, med hvilket det ikke sjældent er forbundet eller endog sammensmeltet; og som Følge deraf udmærker Maj sig gennemgaaende ved overvejende roligt Vejr og ved hyppig Taage over de Dele af Havet, hvor Vandet er koldt (New Foundlands Bankerne og Marokkos Kyst). Fra April adskiller Maj sig ved færre Storme og mindre Nedbør og fra Juni ved flere nordlige Vinde (NØ.—NV.) og lavere Lufttemperatur.

Den nordlige Grænse for NØ. Passaten ligger kun i den vestlige Del noget nordligere end i April; den sydlige Grænse er derimod meget rigelig to Breddegrader Nord paa, medens SØ. Passaten samtidig er rykket ligesaa meget over Ækvator imod Nord. Mellem 30°—20° V. Lgd. finder man derfor hyppigst Vindstille mellem 6°—3° N. Brd.

Stormhyppigheden er taget betydeligt af. Paa Midten af Oceanet mellem 30°—45° V. Lgd. har i Maj endnu kun omtrent 10 pCt. af Vindene en Styrke af 8 eller derover. Syd for 45° N. Brd. er det stormende Vejr taget stærkest af, og kun paa enkelte Steder væsentlig i den vestlige Del har man en Stormhyppighed af over 5 pCt. Syd for 40° N. Brd. er Vejrliget næsten fri for Storme.

Taagen er taget betydelig til fra New Foundland og omtrent til Højden af New York paa Grund af de fremherskende varme, sydlige Vinde over det kolde Vand. Ved Østranden af Bankerne kan man regne med indtil 250 Taagetimer om Maanednen, d. v. s. indtil over 30 pCt. Vest for 40° V. Lgd. og Nord for 40° N. Brd. svinger Antallet mellem 70 og 150 Timer. Ogsaa i den østlige Del af Havet er Hyppigheden tiltaget, men naar dog mellem 50°—40° N. Brd. gennemsnitlig kun hist og her c. 10 pCt. om Maanednen. Syd for 35° N. Brd. og i det væsentlige mellem 35°—40° N. Brd. forekommer Taage næsten ikke.

Is. Den gennemsnitlige Grænse for Drivisen og Isbjergene rykker endnu frem mod Øst og Syd og forløber i en Bue fra 46° N. Brd., 44° V. Lgd. indtil 41½° N. Brd., 52° V. Lgd. Is kan ventes paa Ruten saavel for udgaaende som for hjemgaaende Skibe.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. April, at Skibsfarten paa Charlottetown (P. E. I.) er aabnet d. 2. April; og at det er lykkedes at naa ind til Montreal d. 4. April. Fra Quebec meldtes den 10. April, at Skibsfarten paa denne Bue er aabnet for alle Skibe, og at der kun fandtes lidt Is paa Bugten.

Fra Oceanet foreligger der i Sammenligning med de talrige Ismeldinger i Fjor kun faa, og disse er paa en enkelt Undtagelse nær indløbet fra Steder, der ligger langt Nord for de forenede Damperruter til New York.

Sejlskibsruter. Sejlere, der er bestemt Syd paa, kan med temmelig stor Sikkerhed gøre Regning paa at finde rum Vind ved den portugisiske Kyst, og Passaten naar de tidligere paa et østligere Sted end paa et vestligere. Naar man en Gang er Øst for Linien Lissabon—Madeira, kan man rolig slaa ind paa den kortere Vej til Østsiden af de Kap Verdiske Øer og derefter styre efter 8° N. Brd. og 24° V. Lgd. og videre mod Syd indtil SØ. Passaten. Gaar man Vest om de Kap Verdiske Øer, styrer man efter 8° N. Brd. og 25° V. Lgd. Guineafarere holder sig vestligere end om Vinteren og passere Kap

Ann's Bredder paa 17°—18° V. Lgd. for med et Slag paa Styrbords Halser at kunne sejle sig fri af Kap Palmas.

Middelhavet. I det østlige Middelhav forekommer i Maj monsunagtige NV. Vinde med ensartet Retning og Styrke. De strækker sig hen over Sicilien, Sardinien til Barcelona og videre Vest paa, men fremtræder mest udpræget mod Øst. Endvidere iagttages dels Paalandsvinde og Vinde med forskellig Retning. Vindstille udgør Syd for det tyrrenske Hav ikke mindre end 1/5 af alle Iagttagelser. Storme forekommer næsten ikke mere i Maj, og stormende Vinde paa 7 og mere efter Beaufort's Skala forekommer kun i enkelte Dele af Middelhavet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er der fremdeles nogen Mangel paa prompte Laster, og Raterne holdes af denne Grund paa det vante lave Standpunkt, medens der for senere Afskibninger stadig kommer flere Laster i Markedet. Danmark og Tyskland har haft enkelte Kornlaster, der optoges til saa lavt som 1/9 pr. Qrs. Byg Belthavn til Wells og 1/4½ Hvedebasis Danzig/Østkyst. Rusland er mat, og Foderstoflaster mangler; Østersøen er som anført helt igennem knap paa prompte Laster, og det samme gør sig gældende for Vestsverig og Østnorges Vedkommende.

Returfragter Vest fra holder sig vedvarende uforandrede, og der er i Ugens Løb noteret nogle flere Kullaster til de forskellige Lande, saa at der ikke er egentlig Mangel paa denne Vare, medens Foderstoflaster er noget knappe.

Angaaende de mindre Skibe er der fra Nordtyskland flere Kornladninger fremme, ud over hvad vi noterede i forrige Beretning, saaledes byder Stolpemünde 5 M., Greifswald ligeledes 5 M. for Havre. Stettin tør næppe ventes at ville kunne holde sig saa fast som hidtil, dog menes at i hvert Fald den første Del af Maj vil blive ret taalelig; Lübeck er kendelig flovere og slutter bl. a. for Raajern til Ueckermünde til kun M. 2,85 pr. Ton, og af Sallaster er der just ikke mange for Tiden. Sverig er uden Forandring i den forløbne Uge; Norge har heller ikke noget nyt at melde, men er stadig meget flov med kun faa Ladninger i Markedet; og hvad Danmark angaar, da er det lige elendigt fra Provinserne som fra Kjøbenhavn. Med Cementafskibningerne er det ikke meget livligt, ligesom det fra Fakse med Kalksten er ret trevent. I øvrigt noteres til Flekkefjord for Bøgetræ 7½ à 8 Kr. pr. Fav; Kjøbenhavn sluttede kun lidt og til smaa Rater, saaledes for Hvede til Svendborg og Trelleborg 10 Øre.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Svendborg

har afholdt sin ordinære Generalforsamling i Svendborg under Ledelse af Sagfører Lacoppidan Petersen.

Hr. A. P. Møller aflagde Beretning om Driften i det forløbne Aar og gennemgik Regnskabet, for hvilket der gaves enstemmig Decharge. Han udtalte paa Bestyrelsens Vegne sin Glæde over, trods de elendige Rater, hvortil der har været sejlet, at kunne fremlægge et saa tilfredsstillende Resultat, og naar dette var lykkedes, havde det først og fremmest sin Grund deri, at Skibenes Anskaffelsesværdi var billig, at der var anvendt god Økonomi, samt at Selskabets to Skibe

havde sejlet ret heldigt og været forskaanet for større Ophold paa Lade- og Lossepladser.

De to Skibe havde opsejlet et Overskud paa Kr. 76,437.80.

Efter Afholdelse af Administrationsudgifterne og Afskrivning af de løvbundne 5 pCt. af Skibenes bogførte Værdi, vedtoges det at udbetale i Udbytte 6 pCt. samt at overføre Resten af Overskudet Kr. 14,731.04 til næste Aar.

Endvidere oplystes det, at Selskabet i Hamburg havde vundet en Proces, der havde været i omtrent to Aar, hvorved der vilde indgaa et Beløb af Kr. 4,400.00, som vil komme næste Regnskabsaar til Gode.

Selskabets tredje Skib, som er under Bygning i Holland, skulde afleveres til 1. Maj. Det vilde blive Søsterskib til de to andre Baade, Selskabet ejer. Der var kontraheret paa et yderst gunstigt Tidspunkt, saa at Anskaffelsessummen onddå vilde blive en Del mindre end for Selskabets andre Baade, hvorfor man havde Grund til at haabe paa, at denne ny Baad vil kunne hjælpe til at øge Udbyttet.

Dampskibsselskabet »Fiona«

afholdt d. 28. April ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Axel Damm dirigerede.

Forretningsføreren, Direktør Christensen, aflagde Beretningen.

Aaret horte til Dampskibsfartens sletteste. For Selskabets Vedkommende begyndte Aaret med Oplægning af tre af Selskabets fire Skibe, hvert i c. fire Maaned. Urolige Arbejdsforhold og smaa Fragter forhindrede en Udvikling til det Bedre.

I Aar havde Skibene været i Fart og opnaaede en lille Fortjeneste paa deres hidtil udførte Rejser.

Grosserer P. Mortensen aflagde Regnskabet.

Brutto-Indtægten af Skibene havde været 544,822 Kr. og Netto-Indtægten 33,101 Kr. Efter Fradrag af Renter og Omkostninger sluttede Aaret med et Underskud af 16,102 Kr.

Der gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn S. N. Pii. Ligeledes genvalgtes Revisoren.

Fra Sø og Land.

Cunard Linien's Oprindelse. Følgende er gengivet fra Pictou (Nova Scotia) »Advocate« for September 1909.

»Advocate«'s Redaktør!

Det vil vist kunne interessere Deres Læsere at erfare, at den første Tilskyndelse Cunard modtog til at indlade sig paa Dampskibs-Rederi og Trafik kom fra Pictou.

Indlagte Kopi af et Brev, hvis Original er i Undertegnede's Besiddelse, viser hvorledes Sagen gik til. Øjensynlig har det Firma, for hvilket Samuel Cunard den Gang var Chef, senere gjort sig fortrolig med de Forretninger, som det i 1829 erklærer sig fuldstændig ukendt med, da Resultatet blev det berømte Cunardske Dampskibsselskab, der endnu er i fuld Virksomhed, og som fører det blaa Atlanterhavsaand.

Pictou, d. 15. Sept. 1909.

Deres ærbødige

John U. Ross.

Det omtalte Brev lyder saaledes:

Hrr. Ross & Primrose!

Vi har modtaget Deres Brev af 22. ds. Vi er fuldstændig ukendt med Bekostningen ved en Dampbaad og ønsker ikke at indlade os i en Forretning, om hvilken vi er komplet uvidende. Vi maa derfor afslaa at tage nogen som helst Del i den Dampbaad, som De foreslaar at starte.

Halifax, 28. Oktober 1829.

Vi forbliver Deres

S. Cunard & Co.

Dette er i Sandhed interessant (tilføjer »Advocate«), naar man erindre, at Hrr. Ross & Primrose kun var tyve Aar bagefter den berømte Fulton Pioneren i Dampskibstrafik paa det amerikanske Fastland, hvis Bedrift nylig er blevet mindet ved Hudson-Fulton Festen i New York. Endnu i 1829 var Dampskibstrafiken i sin Barndom, for det var to Aar, førend »Royal William«, den første Dampersom gik over Atlanterhavet, foretog denne Tur. »Royal William« var bygget i Quebec og anløb Pictou for Kul paa Rejsen til London.

Det var først i 1840, at Samuel Cunard sendte den første, statsunderstøttede Dampers »Unicorn« over Oceanet, men det berettes, at i det Aar erklærede han overfor Mr. Howe and Thomas C. Haliburton, at han havde undfanget Tanken om en Ocean-dampers, længe førend de fremsatte den for ham. Han maa have ændret sine Anskuelser meget pludseligt efter 1829, for han støtter sin Paastand til Howe & Haliburton ved at sige, at han allerede i 1830 var blevet Medreder af »Royal William«. Sandsynligvis var det de entreprenante Pictouianere, der paa den Tid gav ham Idéen.

En moderne Noah's Ark. Hamburg—Amerika-Liniens Dampers »Brasilia«, som fornylig ankom til Marseille, medførte en levende Last, som kan sammenlignes med den Noah's Ark førte. Den bestod nemlig af 2 Elefanter, 4 Leoparders, 17 Zebraer, 9 Hjorte, 1 Bjørn, 224 Aber, 51 Strudse, 2 Antiloper, 19 Løver, 1 Hyæne, 1 Giraf, 8 Heste, 3 Æsler, 2 Ørne og 104 andre Fugle — ialt 448 levende Skabninger. Disse var kommet om Bord i Colombo, Berbera, Djibouti og Port Said. Under Rejsen blev der slagtet 24 Okser, 14 Faar og 8 Geder til Foder for Rovdyrene. Menageriet, som er bestemt til Firmaet Hagenbeck, var ledsaget af 2 Evropæere, 1 Cingaleser, 13 Indiere og 14 Somaliere. Dyrene blev landsat i bedste Velgaaende.

Om Bord i den norske Bark »Mandalay« af Farsund er der under Skibets Ophold i San Marc paa Hayti i Januar Maaned sket et overlagt Mord. Blandt Mandskabet var der en fransk Matros fra Marseille, en høj, kraftig og kraktilsk Mand, som i det hele voldte meget Bryderi om Bord. Søndag den 29. Januar var denne Mand gaaet i Land tilligemed Sejlmageren, en Svensker fra Karlskrona. Her var der opstaaet en Trætte mellem de to Mænd, der udartede til Slagsmaal. Begge kom dog om Bord om Aftenen og gik til Køjs hver i sit Lukaf. Kl. 5½ næste Morgen gik imidlertid den franske Matros agterud og ind i det Lukaf, som Sejlmageren delte med anden Styrmand. Denne var netop i Færd med at klæde sig paa, medens Sejlmageren sad i Fred og Ro paa sin Kiste og røg sin Pipe. Den franske Matros kom saa stillfærdigt ind, at Styrmanden ingen Fare anede, førend Matrosen pludselig kaster sig over Sejlmageren og støder en svær Kniv i Brystet paa ham, saa han segner om dødelig saaret. Et Skrig af Styrmanden tilkaldte Kaptajnen, som straks sprang efter en Læge, men inden denne kom til Stede, var Sejlmageren allerede død. Man fik nu fat i Politiet, der arresterede Morderen og indsatte ham i Fængsel i San Marc, hvor han rimeligvis endnu befinder sig, hvis man ikke allerede har hængt ham der, skriver »Norg. Sjøff.« Ugerningen vakte selvfølgelig en stærk Uhygge om Bord i Skibet, hvor den hele Sympati var paa den dræbte Sejlmager og hans Efterlattedes Side.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Skibbygmester J. Philip Jørgensens Værft paa Thuro blev d. 28. April et nyt Skib sat i Vandet. Det fik Navnet »H. C. Jensen«, maalet 217 Brutto Reg.-Tons, skal rigges til 3/m. Skonnert og bliver hjemmehørende paa Thuro. Skibet skal føres af Skibsfører Ferd. Larsen, og Skibsreder H. J. Jensen, Thuro, bliver bestyrende Reder.

Paa den ledige Bedding vil Kølen til en anden ny Skonnert i de nærmeste Dage blive lagt.

Gennem Kjøbenhavn's Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom har Skibsreder Chr. Jensen i Hellerup for nogle Dage siden købt »Svanen« fra Landskrona. Skibet maalet 54 Reg. Tons, er bygget 1892 i Sverig og laster 115 Tons dw.

Skibsreder Jensen har gennem samme Firma solgt Skibet videre til Sølvborg.

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

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, pass. Brunsbüttel 29./4. for London. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 29./4. for Tunis. — Algarve, Borries, ank. Tarragona 1./5. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 1./5. — A. N. Hausen, Kruse, ank. Petersborg 28./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./4. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 28./4. — Aurora, Fischer, ank. Riga 25./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, dokker. — Beira, Lunge, ank. hertil 1./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 24./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21./4. — Christian IX, Holm, afg. London 30./4. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 29./4. til Boness. — Douro, Søeberg, ank. Madeira 24./4. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 1./5. — Florida, Andersen, afg. Frederikshald 29./4. til Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 1./5. — Garonne, Kromann, afg. herfra 27./4. til Petersborg. —

Georgios I, Sørensen, ank. Hull 27./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26./4. — Hengest, Munk, ank. Riga 29./4. — Hjelm, Petersburg, ank. hertil 29./4. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Catania 1./5. — Jolantha, Simonsen, afg. Dunkerque 30./4. hertil. — Kasan, Mikkelsen, pass. Bransbüttel 1./5. for Libau. — Kentucky, Andreasen, afg. New York 22./4. til Rotterdam. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 30./4. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 29./4. — Leopold II, Rasmussen, afg. herfra 30./4. til Libau. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 24./4. — Louise, Bonnelykke, afg. Antwerpen 1./5. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 20./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 29./4. — Moskov, Jønsen, ank. Antwerpen 29./4. — Nicolai II, Clauson-Kaas, ank. Bari 1./5. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 2./5. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Riga 30./4. til Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Libau 30./4. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 28./4. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Boston 28./4. til Norfolk. — Perm, Christensen, afg. herfra 30./4. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Riga 26./4. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 30./4. — Seine, Damp, ank. Havre, 29./4. — Skalholt, afg. Riga 1./5. hertil. — Texas, Lissner, ank. New York 26./4. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 30./4. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. hertil 2./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 1./5. — United States, Wulff, pass. Fair Isle 24./4. for New York. — Viking, Meyer, ank. Stettin 1./5. — Dagfin, ank. Liverpool 26./4. — Karin, ank. hertil 1./5. — Vadsø, ank. Manchester 30./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Rosas 27./4. — Martha, Christensen, afg. Nykjøbing F. 30./4. — Elna, Rathje, ank. Grangemouth 26./4. — Therese, Petersen, ank. Blyth 30./4. — Jeanne, Løffler, ank. Sundsvall 23./4. — Vera, Risø, ank. Blyth 30./4. — Daisy, Lagesen, ank. Heruösand 27./4. — Aunne, Leth, afg. Arzen 25./4. — Simone, Møller, afg. Leith 27./4.

Thore. Mjølner, Clausen, ank. Thorshavn 30./4. — Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 1./5. — Kong Helge, Olsen, afg. Kjøbenhavn 1./5. — Ingolf, Schiøtz, afg. Kjøbenhavn 1./5. via Leith til Færøerne og Island.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Königsberg 29./4. — Enigheden, Jensen, ank. Damsjö 29./4. — Emanuel, Svane, ank. Wiborg 30./4.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Kjøbenhavn 28./4. til Riga. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Leith 29./4. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Faber, ank. Burntisland 28./4. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Frederikshavn 30./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 23./4. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 21./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Bona 12./4. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 29./4. til Windau. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 21./4. til Savona. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26./4. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22./4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Taganrog 23./4. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22./4. til Nørresundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Garrucha 24./4. til London. — Newa, Dahl, afg. Taganrog 4./4. til Sveindborg.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kronstadt 28./4. — Russia, Poulsen, afg. Narva 22./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Swansea 27./4. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20./4. — Normanna, Erichsen, afg. New Orleans 28./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./4. — Canadia, Jespersen, ank. Santos 20./4. — Livonia, Lindberg, ank. Wiborg 27./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Baltimore 23./4. — Patricia, Larsen, ank. New Orleans 23./4. — Gratia, Sørensen, ank. Nicolajeff 26./4. — Astoria, Neergaard, ank. New York 21./4.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Gallia, Nielsen, afg. Riga 29./4. — Caledonia, Hansen, afg. Gulfport 22./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 27./4. — Kotionia, Rasmussen, ank. Petersborg 25./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Hull 30./4. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 16./4. — Carbonia, Mathiesen, ank. Malaga 29./4. — Estonia, Winckler, ank. Nuevita 29./4.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Methil 28./4. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 23./4. — Secalia, Jensen, afg. Mobile 23./4. — Frumentia, Andersen, afg. Baltimore 19./4. — Boscia, Skovgaard, afg. Filadelfia 26./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kjøbenhavn 30./4.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, pass. Lizard 29./4. til Avonmouth. — Tranquebar, van Deurs, afg. Kobe 30./4. til Moji. — Cathay, Kruse, afg. Dalny 26./4. til Shanghai. — Siam, Cortsen, ank. Göteborg 24./4. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Suez 25./4. til Calicut. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 25./4. til Port Said. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 24./4. til St. Nazaire. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 27./4. — Samui, Licht, ank. Kjøbenhavn 15./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, ank. St.

Kitts 24./4. — St. Thomas, Hansen, ank. Nørresundby 29./4. — St. Croix, Jensen, ank. St. Kitts 4./4.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 24./4. — London, Bom, ank. Hamburg 25./4. — Paris, Tholander, afg. Kiel 29./4. til Windau. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 27./4. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aarhus 30./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 29./4. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 26./4. til Dakar.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Malmø 30./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kotka 27./4. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 2./5. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Haug 28./4. — T. M. Werner, Hansen-Holm, pass. Kjøbenhavn 2./5. sydg. — Ajax, Brorsen, afg. Frederikshavn 30./4.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 1./5. — Helene, Sørensen, ank. Reval 28./4. — Sjælland, Dam, ank. Sunderland 1./5. — Agnete, Sonnichsen, afg. Fairwater 30./4. — Hermia, Hansen, ank. Helsingør 30./4. — Alice, Schultz, afg. Newcastle 28./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Torreveja 24./4. — Vera, Thing, afg. Methil 28./4. til Wismar. — Freja, Nielsen, afg. Thisted 30./4. til Rügenwalde.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Methil 26./4. til Esbjerg. — Nautik, N. Nielsen, ank. Garrucha 28./4. — Nordsoen, Gram, ank. Tyne 30./4. — Nexos, Basse, ank. Wistvarf 30./4. — Ellen, Hansen, afg. Bona 28./4. til Swansea. — Fylla, Christensen, afg. Hull 30./4. til Gefle. — Gerda, Iversen, afg. Kartagena 25./4. til Hamburg. — Hæbe, Gregersen, ank. Hamburg 30./4. — Inger, Larsen, afg. Leith 27./4. til Gandia. — Johanne, Thøgersen, passeret l'Quessant 30./4. til Rufisque. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Antwerpen 27./4. — Laura, Pedersen, passeret Gibraltar 30./4. til Ibiza. — Cito, Jepsen, ank. Barry 30./4. — Napoli, Mathiasen, passeret l'Quessant 28./4. til Middlesbro. — Bodil, Uldall, passeret Helsingør 30./4. til Königsberg. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Thames 28./4. til Aviles. — Nerma, Schiiff, afg. Fleetwood 26./4. til Amsterdam. — Alfa, Lauritsen, afg. Kjøbenhavn 29./4. til Riga.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Kjøbenhavn 29./4. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Riga 22./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Emden 27./4. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 26./4.

Nordsoen. Nordland, Møller, pass. Helsingør 28./4. nordg. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 28./4. — England, Andersen, afg. Riga 27./4. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 30./4. — Rusland, Nielsen, ank. Horsens 26./4.

Europa. Europa, Hansen, ank. Lovisa 29./4. — Frankrig, Friis, ank. Hull 23./4. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 27./4. — Belgien, Nielsen, ank. Kronstadt 29./4.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. Råå 27./4. — Ætna, Pedersen, afg. Hull 27./4. til Lemvig.

Æro. Amalie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 25./4. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Aalborg 26./4. — Diana, Hansen, afg. Boness 22./4. til Koldby-Kaas. — Smart, Christensen, afg. Boness 23./4. til Kjøllefjord (Norge). — Anne, Christensen, ank. Pillau 27./4. — Abba, Petersen, ank. Aarhus 27./4. — Anne, Hansen, ank. Altona 26./4. — Kirstine Jensen, pass. Ventnor 24./4. — Adele, Koch, ank. Hammerhavn 27./4. — Marthing, afg. Leith 27./4. — Diana, Hansen, ank. Tranebjerg 27./4. — Herkules, Bager, ank. Danzig 28./4. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Tranebjerg 28./4. — Albertine, Madsen, ank. Karlskrona 28./4. — S. L. Weber, Christensen, ank. Hammerhavn 28./4. — Immanuel, Bager, ank. Vejle 28./4. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Hernösand 29./4. — Marstal, Hansen, ank. Karlskrona 29./4. — Freya, Nielsen, ank. Ullånger 29./4. — Alfa, Madsen, afg. Puerto Columbia 28./4. til Hamburg. — Valkyrien, Weber, ank. Rio Hacha 28./4. — Forældres Minde, Christensen, afg. Kjøbenhavn 28./4. til Reval. — Karen, Albertsen, ank. Kristiania 29./4. — Gløria, Fabricius, ank. Nakskov 30./4. — Rigmor, Petersen, ank. Nykjøbing F. 30./4. — Pampa, Svendsen, ank. Odense 30./4. — Dorkas, Christensen, ank. Kjøbenhavn 29./4. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. London 30./4. — Hansigne, Clausen, pass. Cuxhaven 28./4. for Strawaer.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 3. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Tysk Søretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Maj Maaned. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
Iste Klasse's Skræderi og Herreekviperi.

Alt garanteret smuk Pasning og Iste Klasse's Syning.

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

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenalager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Hill-Madsen^s

Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.

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

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „ansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Teleg. Adr.: Markristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Teleg.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Teleg.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Teleg.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafkes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel,
Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigt i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prististe sendes paa Forlangende.

Skonnert „Augusta“,

laster c. 75 Tons dw., er billig
til Salg.

Sophus Busch,

Ærøskøbing.

Skib til Salg.

Den Dragør Kommune til-
hørende Bjergnings-Skonnert,
48 Regist. Tons, ligger til Salg
i Dragør Havn; den forevises
af Kapt. Carl D. Jans.

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 Bredd	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 6. Maj 1910.

Natsignalering. I en Skrivelse til »Mercantile Marine Service Association« fra Lloyds Sekretariat henledes Opmærksomheden paa den store Lethed, hvormed der ved Hjælp af en Morse-Lampe kan veksles Signaler med Signalstationerne, samt paa Nødvendigheden af at iagttage følgende Regler, for at Signalerne kan blive læst tydeligt paa Kyststationerne:

- 1) Alle Lys i Nærheden af Sigallampen bør blændes.
- 2) Signallampen bør vise lige imod Stationen.
- 3) Det bør iagttages, at der bliver en passende Regelmæssighed i Blinkenes Længde og Mellemrummenes Længde, og at Mellemrummene mellem Ordene bliver betydelig længere end mellem de enkelte Bogstaver.
- 4) Ved nogle Stationer kommer Skibene indenfor Fyrets Straaler, førend Signalet er færdigt. Dette maa saa vidt muligt altid undgaas.
- 5) Naar et Skibs Navn bliver signaleret, tilraades det at stave Navnet helt ud og at opgive Nationaliteten. (»Shipp. Gaz.«)

Rio Grande do Sul. I »Ærø Avis« for d. 2. ds. findes en Meddelelse, der er afsendt fra Rio Grande do Sul d. 8. April, gaende ud paa, at Bar-Forholdene dér for Tiden er saaledes, at Skibe med et Dybgaende af 11½ à 12 Fod har henligget ved Barren c. 4 Uger efter deres Afgang fra Rio Grande.

Flere Sejlskibe har været set udenfor i c. 3 Uger.

Tilsynet med Dampfartøjer. Som tidligere anført har vi i disse Dage paa eget Forlag samlet og udsendt de for Tiden gældende Bestemmelser for Tilsyn med Dampfartøjer, der som bekendt støtter sig til Loven af 13. Februar 1903 og paa et enkelt Omraade tillige til den gamle Lov af 24. Marts 1875.

Nogen Revision af Lovene har ganske vist ikke fundet Sted, men til Gengæld er der i Vinterens Løb foretaget en Revision af alle de betydeligere administrative Forskrifter for Tilsynet. Den gamle »Hovedbekendtgørelse« af 5. Oktober 1903 med sine Tillægsbekendtgørelser af 10. Juni 1905 og 28. Marts 1908 er afløst af en ny samlet Hovedbekendtgørelse af 24. Februar d. A., den gamle »Motorbekendtgørelse« af 10. Juni 1905 er afløst af en ny af 25. Februar d. A., og endelig er den tidligere »Vejledning« for de ved Tilsynet beskikkede Synsmænd af 10. Juni 1905 med tilhørende Ændring af 28. Marts 1908 ophævet og erstattet med en ny »Instruks« af 28. Februar d. A. Det eneste, der bestaar uforandret, er de smaa Bekendtgørelser om Synsprotokol, Tilsynsbog og Deviationsbog.

Da det nu ved selve Loven er fastsat, at saavel denne som de i Medfør af Loven udstedte Forskrifter skal findes om Bord i de Skibe den omfatter, har vi ment at kunne afhjælpe et Savn ved at samle og udgive i Bogform alle de nugældende Forskrifter, heri indbefattet ogsaa »Instruksen«, der naturligvis først og fremmest henvender sig til Synsmændene, men samtidig har en ikke ubetydelig Interesse for Redere og Førere. Endvidere har vi medtaget en Fortegnelse over de for Tiden fungerende Synsmænd og Stedfortrædere og endelig — under Hensyn til de Skibe og Fartøjer, der var danske inden 1. Januar 1904 — et Uddrag af Loven af 1875 med de særlige Forskrifter, som hører til den.

Det har været os magtpaaliggende at give Bogen en saadan Udstyrelse, at den egnede sig til Opbevaring og Brug om Bord i et Skib, og af Hensyn til et fra flere Sider fremsat Ønske har vi ladet en Del af Oplaget fremkomme gennemtrukket med hvide Blade.

Statsbanernes Søfartsforhold. Kaptajn Vilhelm Heise, der hidtil har gjort Tjeneste ved Storebælts-Overfarten, er fra 1. April d. A. forflyttet til Kjøbenhavn med Tjeneste hos Trafikdirektøren.

Idet man tør gaa ud fra, at den Tjeneste, Kaptajnen overtager, nærmest bliver en Skibsinspektørs Gerning, føler vi os overbevist om, at denne Forfremmelse vil vække Glæde ogsaa udenfor Statsbanernes egne Søfartskredse. Den betegner i hvert Fald et nyt Skridt fremad mod et af de Maal, som Handelsmarinens Navigatorstand bør stræbe efter at naa.

Paa en d. 2. April afholdt Generalforsamling i Flensborg Dampskibsselskab, blev det besluttet at nedskrive Aktiekapitalen med 1,000,000 Mark, fra tre til to Millioner Mark, saaledes at hver tre Aktier bliver lagt sammen til to.

Dampskibsselskabet Nederland i Amsterdam giver 6¾ pCt. i Udbytte for 1909.

Fyret Punta Barima. Venezuelas Konsulat i Kjøbenhavn meddeler os, at Fyret Punta Barima i Venezuela atter er bragt i Orden og nu igen viser hvidt og rødt Lys.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling 2. Maj.

Svenske Farvande:

Sundsvall. Isfrit overalt.

Hermed ophører Ismeldingerne til Danmark.

Isforholdene. Konsulatet i Archangelsk telegraferer d. 1. Maj til Udenrigsministeriet: Isgangen forbi. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 23/1909, afsagt d. 23. Marts 1910. Skibsreder Skogland i Haugesund mod Dampskibsselskabet Steam.

Ved Certeparti af 1. August 1907 tidsbefragtede Skibsreder Skogland i Haugesund Dampskibet »Taarnholm«, tilhørende Dampskibsselskabet Steam her, for et Tidsrum af fire Maaneder fra den Dag, det med tom Last stillede til Befragterens Disposition i en Kulhavn paa Storbritanniens Østkyst. Det hed i Certepartiet, at Skibet skulde være i Kulhavnen omkring den 10. August, og at Befragteren skulde være berettiget til at annullere Certepartiet, hvis Skibet ikke var parat i Leveringshavnen senest den 25. August.

Den 24. Juli var Skibet ankommen til St. Petersburg med en Ladning paa 2,285 Tons Svovl, som det straks begyndte at losse. Den 1. August var Skibet udlosset og begyndte straks at indlade 721 Standard skaaeren Trælast, hvis Indladning var tilendebragt den 10. August. Næste Dag afsejlede Skibet til London, hvor det den 23. var udlosset. Skibet naaede til Hull den 25. August — som var en Søndag — om Formiddagen og sendte om Eftermiddagen Telegram til Haugesund om Skibets Ankomst. Natten mellem Søndag og Mandag kom Skibet under Spout for — for Skoglands Regning — at indtage Bunkerkul. Skogland, der da var paa Rejse, mod-

tog imidlertid ikke Telegrammet om Ankomsten før den følgende Dag, og da han mente, at den aftalte Frist var oversiddet, telegraferede han den 26. gennem sin Agent til Skibets Agent i London, at »Taarnholm«s Ladning var afskibet med et andet Dampskib paa Grund af Skibets Forsinkelse, men at han dog vilde modtage »Taarnholm«, dersom Fragten reduceredes med £ 50 pr. Maaned. Herpaa svarede Skibets Agent samme Dag telegrafisk, at »Taarnholm«s Redere ikke vilde indlade sig paa nogen Reduktion, og at Dampskibet var trukket tilbage. Samtidig blev der givet Kaptajnen Ordre til Dokning og Maling af Skibet. Allerede et Par Timer efter indløb et Telegram fra Befragteren, hvorefter han gik ind paa at modtage Skibet uden Fragtreduktion, naar det havde været i Dok og var bleven malet. Rederiet afslog nu Befragterens Forlangende om Doksætning og Maling og gjorde mod Befragterens Protest gældende, at han havde afvist Skibet, og at man derfor vilde gøre ham ansvarlig for alle Tab. Befragteren paa sin Side erklærede sig villig til at annullere Certepartiet, saafremt Rederen vilde betale ham hans Udgifter ved Indladningen af Bunkerkulene. Efter at Indladningen af disse var tilendebragt, afsejlede imidlertid Kaptajnen den 27. August efter Rederens Ordre, medtagende Befragterens Bunkerkul.

Under denne Sag søger nu Citanten de Indstævnte til Betaling af Værdien af de nævnte Kul, £ 214 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte, der ikke har haft noget at erindre mod Beløbs Størrelse, har paastaet sig frifunden i Hovedsøgsmaalet og under en Kontrasag paastaet sig tilkendt Erstatning for Citantens formentlige Brud paa Kontrakten. Det dem tilkommende Beløb har de efter Fradrag af de fornævnte £ 214 opgjort til Kr. 2,404. 31, som de paastaar Citanten dømt til at betale med Renter og Sagens Omkostninger.

Citanten gør gældende, at det er de Indstævnte, der har gjort Brud paa Kontrakten. Han hævder i saa Henseende, at Skibets Position i sin Tid er bleven ham uriglig opgivet, at Skibet var i ukontraktmæssig Stand ved Ankomsten (det trængte til Doksætning og Maling), og at det derhos ikke rettidig og lasteklart har meldt sig paa Lastepladsen. Han mener sig af disse Grunde i og for sig berettiget til at kræve Erstatning, men vil dog efter Omstændighederne indskrænke sig til at forlange de af ham indladede Bunkerkuls Værdi erstattet.

Retten kan nu ganske vist ikke finde, at Citanten har været berettiget til at betragte Skibet som ikke rettidigt meldt lasteklart paa Lastepladsen. En trykt Bestemmelse i Certepartiet om, at hvis Skibet stilles til Disposition efter en Lørdag Middag, skal Tiden først regnes fra Kl. 9 den følgende Arbejdsdag, kan ikke have Hensyn til Cancelleringsdagen. Denne er udtrykkelig bestemt til den 25. August, og da den 25. var en Søndag, er Skibet ikke kommen for sent, naar det har været til Stede og har meldt sig paa denne Dag, hvilket som anført er sket. Derimod synes Citanten til en vis Grad at have Ret i, at de Indstævntes Angivelser med Hensyn til Skibets Position ikke har været ganske korrekte, og Retten maa derhos være tilbøjelig til at antage, at Skibet, der i de sidste seks—syv Maaneder ikke havde været eftersat, og som i denne Tid havde været to Rejser til Afrika og en Middelhavstur, ikke har været saa rent i Bunden, at det uden at komme i Tørdok i et yderligere Tidsrum af fire Maaneder vedblivende vilde kunne gøre normal Fart med normalt Kulforbrug. Under disse Omstændigheder ses Citanten ikke at have været uberettiget til at forlange Eftersyn af Skibet, inden Tidsbefragtingen begyndte at løbe. Men selv bortset herfra findes de Indstævnte paa ingen Maade at have været berettiget til uden videre at betragte Citantens første Telegram som et Brud paa Kontrakten, saaledes at det uden Hensyn til Citantens øjeblikkelig ændrede Holdning kunde berettiget dem til ikke blot straks at trække Skibet tilbage, (hvorved de mulig kunde komme til at nyde godt af de i Mellemtiden stegne Fragter), men og-

saa til at forlange Erstatning af Citanten. Citanten maa derfor være berettiget til i hvert Fald at forlange Værdien af de indtagne Bunkerkul uden Afdrag. Hans Paastand vil saaledes i dens Helhed være at tage til Følge, medens han i Kontrasagen vil være at frifinde. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte tilsvare Citanten med 500 Kr.

Bjergningen af Dampskib „Arthur“.

Vi har yderligere modtaget følgende fra Hr. Skibsreder Alfred Christensen:

Jeg havde ventet, at der var kommet et noget mere sagligt Indlæg i denne Sag, selvfølgelig ikke fra »Politiken« eller dennes Hr. Carl Christensen, thi han er vist ude af Stand til i det hele taget at skrive noget sagligt; desuden har det Vrøvl, de har opvartet med, jo faaet fornøden Tilrettevisning af Kaptajn Sølvér. Dette har jeg imidlertid ikke haft nogen Del i, thi det kunde aldrig falde mig ind at indlade mig paa Polemik med en Mand som Hr. C. C. og allermindst i Søsager. Derimod kunde jeg have ventet af Svitser Bjergnings-Entreprise, at denne var kommet med en noget mere sandfærdig Kritik end det, der er fremført. Jeg har jo ikke et Øjeblik bestridt, at »Arthur« ikke kunde bjerges; denne kunde have været bjergt af os saavel som af ethvert andet Bjergningsselskab, hvis Isen, som tidligere fremført, i Mellemtiden ikke havde skruet Vraget bort fra Revet, men jeg fremførte, at en Bjergning paa det gamle Jernskib ikke vilde være lønnende, selv om ogsaa et Jernskrog, som Svitser fremfører, dog er noget værd til Ophugning.

Jeg har paavist, at med Bjergningen af »Greetland« forholdt det sig saaledes, at Svitser ligeledes købte dette Vrag, sandsynligvis for at paavise, at de kunde foretage Bjergninger, som Moss Bjergnings-Selskab maatte opgive, men at de efter lange og frugtesløse Forsøg maatte opgive det, efter at have ofret betydeligt derpaa, foruden hvad de havde betalt ved Køb af Vraget og Ladningen.

Hvad Svitser anfører betræffende »Eklipika«, da er jeg som Reder saa nøje kendt med Forholdene, at jeg kan paapege Fakta ved Bjergningen. Ved denne var der aldeles ikke Tale om nogen Betingelse. Vi, som Redere og Assurandørerne anmodede Svitser om at gaa til Strandingsstedet og forsøge at bjerge Skibet, men de kom tilbage og erklærede, at de ikke kunde paatage sig den Bjergning. Jeg ved ikke, om Svitser havde forlangt af Assurandørerne, at de skulde garantere et vist Beløb, uanset om Bjergningen lykkedes eller ikke, men jeg véd, at et saadant Forlangende vilde have været hen i Vind og Vejr, thi det hverken vilde eller kunde Assurandørerne indgaa paa, ligesaa lidt som vi kunde tænke os, at »Arthur«s Assurandører skulde betale os en Sum, selv om Bjergningen ikke lykkedes. Nej! det kender Svitser dog vist alt for godt, at enhver Bjergning for Assurandører eller Redere kun kan være Genstand for »no cure no pay«.

Svitser skulde nødig tale om noget Ødelæggelsesværk, thi slikt er ikke foretaget med »Arthur«. Vi bjergede kun det løse Inventar og de forholdsvis værdifulde Kompasser og Kronometre og Metalling, som sandsynligvis vilde være blevet borte, naar Vraget stod overladt til sig selv paa Revet. Det bjergede Inventar beholdt vi liggende, indtil der blev holdt offentlig Auktion over Skib og Ladningen, i Fald Køberne maatte ønske det.

Svitser skulde hellere tænke lidt over, hvorledes de behandlede Skibet »Vasa«, der i Vinter strandede paa Syd-siden af Amager. Svitser erklærede, at en Bjergning af dette Skib var ugørlig eller ikke kunde lønne sig. For at bjerge Ladningen fandt de for godt at hugge Dækket op og molestere Skibet i den Grad, at det efter Bjergningen kun

var tjenligt til Ophugning, og efter at have ødelagt Fartøjet, saa de sig hverken i Stand til at bjerge dette eller Ladningen. Skibet blev imidlertid senere, efter at Svitzer havde forladt det, bjerget i kort Tid af en af de smaa Sandpumpedampere og bragt i Havnen.

Svitzers Bjergnings-Entreprise synes at have tilsidesat ethvert passende Hensyn for at kunne komme deres Konkurrenter til Livs. Ved min Nærværelse for nylig i London blev denne Sag taget op til Drøftelse, og man forundrede sig over, at Svitzers ikke skammer sig ved de Midler, de bruger, siden de har faaet os til Konkurrent. De har telegraferet og tilbudt Bjergninger af Fartøjer paa Vilkøer, som hverken de eller andre Bjergningsselskaber vilde kunne indgaa paa.

Naar de fremhæver, at jeg kryber i Læ af Moss Bjergnings-Selskab, saa ved Svitzers lige saa godt som nogen, at jeg ikke er vant til at krybe i Læ af nogen. De ved, at alle de Bjergninger, som International Dampskibs- & Bjergnings Comp. har foretaget i de Aar, dette Kompagni har bestaaet, er lykkedes, udført hurtigt, sandsynligvis paa den halve Tid af hvad Svitzer vilde have brugt dertil og til udtelt Tilfredshed for Redere og Assurandører. De mange Udtalelser herom, der er fremkommet i tyske og andre Blade, taler bedst for sig selv.

Man behøver heller ikke at være noget særligt lyst Hoved for at forstaa, at naar Svitzers og Neptuns Bjergningsselskab har delt Distrikterne for Bjergning imellem sig, saa al Konkurrence paa denne Maade skulde være udelukket, saa kan Svitzers og Neptun forlange, hvad de vil, og de har ogsaa forlangt og faaet betalt Bjergningsbeløb, der ikke stod i noget passende Forhold til det Arbejde, der var udført.

Nu er det jo langt fra saaledes, at I. D. & B. Co. Bjergningsskibe kan maale sig i Styrke eller Kostbarhed med Svitzers, men Vorherre bevare os for at have disse dyre og fintudrustede Skibe liggende til Bjergning, thi enhver, der kender noget til Strandning, vil være paa det Rene med, at blot et større Dampskib staar $\frac{1}{2}$ —1 Fod, da er der ingen Dampkraft paa Jorden, der vil kunne slæbe det af. Skibet maa lægtes, og i Fald det er læk, tættes af Dykkere og udpumpes, og det kan en mindre Bjergningsbaad ligesaa godt udføre som en større, men i Internationalt D. & B. Co. er vi saaledes stillet, at vi til enhver Tid kan faa større Dampskibe til Assistance, i Fald det skulde være nødvendigt.

Alfred Christensen.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Frugt efter indtaget Maal.

Meget ofte faar Foreningen sig forelagt Sager, hvor Rederne klager over, at Skibet maa have meget mere inde end anført paa Konnossementet, og hvorfor de derfor ønsker Ladningen ommaalt paa Bestemmelsesstedet for at konstatere, at der er maalt fejl paa Lastepladsen. Vanskeligheden ved disse Sage ligger deri, at Fragten i Følge Kontrakten skal betales efter indtaget Maal, d. v. s. efter Resultatet af den Maaling, som er foretaget paa Lastepladsen. Det almindelige vil derfor være, at Rederne maa akceptere det i Konnossementerne anførte Maal, og hvis de ikke har Tillid til den Maaling, som foretages af Afskiberne, bliver det nødvendigt i rette Tid og paa rette Sted at sørge for, at Maalingen foregaar under Kontrol. Det er klart, at Rederne maa have Adgang hertil, naar Fragten skal betales efter indtaget Maal, da det naturligvis ikke kan være Kontraktens Mening, at Rederne skal være forpligtet til at underkaste sig hvilket

som helst Maal, Afskiberne maatte finde for godt at opgive.

Som Regel er der intet ved disse Sager at gøre alene af den Grund, at Omkostningerne ved Ommaalingen stundom kan være saa betydelige, at de langt opvejer den Merfragt, som Rederiet vilde kunne erholde, om det ved Ommaalingen blev konstateret, at der er maalt fejl paa Lastepladsen. Imidlertid maa man erindre, at selv om en saadan Ommaaling er praktisk gennemførlig paa Grund af Omkostningerne, og selv om Resultatet skulde blive, at der er transporteret betydelig mere end efter Konnossementerne, saa foreligger der to Maalinger, en paa Lastepladsen og en paa Bestemmelsesstedet; men om den ene eller den anden er rigtig vil ofte være vanskeligt at afgøre. Forskellen kan naturligvis være saa betydelig sammenlignet med, hvad Skibet tidligere har haft inde af lignende Last, at man maa være paa det rene med, at der virkelig er begaaet en Fejl ved Maalingen paa Lastepladsen, og i saa Fald tør man vel gøre sig Haab om, at det i alt Fald maa være muligt at faa Fragt for Differencen, naar Kaptajnen har protesteret mod Maalingens Resultat og ellers taget nødvendigt Forbehold; men tilbage bliver Maalingsomkostningerne, som man i intet Tilfælde vil kunne faa Indehaveren af Konnossementet tvunget til at betale, thi han er jo ikke Skyld i den urigtige Maaling paa Afskibningsstedet. Det maatte være Befragterne eller Afskiberne, der maatte være ansvarlig for Maalingsomkostningerne, men man vil ikke kunne faa gjort dem ansvarlige, medmindre man er i Stand til at bevise svigagtigt Forhold fra deres Side; og skønt man i mange Tilfælde, navnlig med Hensyn til Rundlast i russiske Havne, fristes til at tro, at der foreligger svigagtigt Forhold, er der dog et langt Spring fra en Mistanke og til et Bevis for, at et saadant Forhold foreligger.

Jo mere Foreningen har at gøre med den Slags Sager, jo oftere den ser, hvilke Skuffelser det medfører for Rederne, naar Fragten for Rundlast skal betales efter Maal, desto mere klart bliver det for den, at Rederne ikke burde indlade sig paa nogen anden Basis for disse Fragter end en Lumpsumfragt. Førend det bliver almindelig anerkendt, vil Klagerne over disse Laster og Afskiberne derfor ikke høre op, og Foreningen beklager, at det kun er i de aller færreste Tilfælde, at den er i Stand til at yde nogen Hjælp.

Telegrammer til Portugal.

Fra Firmaet D. A. Knudsen & Co. i Lissabon har Foreningen modtaget følgende:

Vi vil være Dem forbunden, om De vil gøre Foreningens Medlemmer opmærksom paa, at de ved Telegrafering til Portugal bør paaføre, at Telegrammerne ønskes sendt via Emden.

Uden nogen saadan Paaføring bliver Telegrammerne i Almindelighed sendt via Paris og videre over Land gennem Spanien, hvilket, i alle Tilfælde i Vintermaanederne, kan foraarsage ganske betydelig Forsinkelse, da der ikke skal meget Uvejr til, førend Telegraflinierne saavel i Portugal som i Spanien kommer i Uorden.

Sendes derimod Telegrammerne via Emden, bliver de videresendt pr. Kabel til Vigo og Lissabon. Telegramtaksten er den samme, enten Telegrammerne sendes via Paris eller via Emden.

Det hører ikke til Sjældenhederne, at Telegrammer sendt over Land modtages hersteds to à tre Dage efter Afsendelsen.

»Verein Hamburger Assekuradeure«.

For nogen Tid siden vakte det en Del Opsigt og gav Anledning til nogen Misstemning i Sejlskibsrederkredse, at »Verein Hamburger Assekuradeure« indførte Forandringer i sine Præmiatarifer for Laster med

Sejlskibe, saaledes at Tarifen fremtidig kun skulde gælde tyske, engelske, hollandske og danske Sejlskibe, medens Assurandørerne for alle andre Nationers Sejlskibe forbeholdt sig en Forhøjelse af Præmien, hvis Størrelse skulde afgøres i hvert enkelt Tilfælde. Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse har, siden denne Beslutning blev fattet, ligget i Underhandlinger med Verein Hamburger Assekuradeure, og Bestyrer Jantzen har været i Hamburg og konfereret med Hamburgerforeningens Direktører angaaende en Ordning, hvorved norske og svenske Sejlskibe kunde blive ligestillet med de nævnte fire Nationers Skibe. Det er nu lykkedes Nordisk Skibsrederforenings Lokalbestyrelse at faa denne Sag ordnet med Hamburg-Assurandørerne.

Ordningen gaar i sine Hovedtræk ud paa, at de Sejlskibsredere, som ønsker at blive delagtige i Præmietarifen for Ladninger, vil have at undertegne en Overenskomst, i Følge hvilken de i Tilfælde af Havari forpligter sig til at lade Stridsspørgsmaal afgøre ved en Voldgiftskomité i Kristiania, som bestaar af Nordisk Skibsrederforenings Bestyrer og Dispatchør Carl Hansen med Soreltens Formand som Opmand. Derhos maa Rederne forpligte sig til at lade Dispatcher opgøre i Evropa efter nærmere Aftale.

Foreningen har nu ladet trykke Overenskomster paa Norsk og Tysk, og de interesserede Sejlskibsredere vil ved Henvendelse til Nordisk Skibsrederforening kunne faa tilsendt Eksemplarer af disse Overenskomster, hvorefter de selv kan ordne det videre fornødne med Verein Hamburger Assekuradeure.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt synderlig Forandring i de forskellige Markeder. Østen har fragtet ret livligt, og en Mængde Ballast-Dampere fra La Plata etc. har akcepteret 14/6 à 15/ Skala pr. Maj og 18/ Dødvægt fra Bombay. Fra Saigon til Liverpool betalles 23/6 pr. Maj. Sortehavet fragtede livligt, men hovedsageligt for prompt Tonnage. Fra Nikolajeff eller Odessa betalles 8/3 Dødvægt for Korn til London eller Rotterdam, Emden eller Weseren 8/6, Hamburg 9/6, fra Novorossisk 9/ Dødvægt Korn til Hamburg. Sulina betalte paa N. C. Betingelser 9/ prompt, 8/9 pr. Midten af Maj. Der fragledes en Del fra Azow til uforandrede Rater. Poti betalte 10/ for Erts til Boulogne. Middelhavet ligger næsten uforandret. Karthagena betalte 5/4½ til Garston pr. tidlig Maj, Almeria 5/4½ til Glasgow pr. Maj. Raterne for Erts fra Bilbao er 4/3 Rotterdam. 4/ Newport, 4/3 Middlesbro. Nordamerika ligger uforandret mat. For Petroleum i Kasser betalles 17½ Cents fra New York til Australien. Golfen betalte for Tømmer til Rotterdam 65/, Buenos Aires 107/. Der sluttedes nogle Dampere for Korn til 1/7½ pr. Qr. til udsøgt Havn fra Montreal. En Del Forretninger paa Timecharter-Basis effektueredes til gennemgaaende uforandrede Rater. La Plata er fremdeles bebyrdet med rigelig Tonnage, og en stor Mængde Dampere maatte søge ud til Østen. Fra San Lorenzo Grænsen betalles 9/6 O. C. og 9/ fra Bahia Blanca til U. K. eller Kontinentet, 6 d. mindre direkte Havn, pr. Maj. Østersøen har været en Del trykket paa Grund af de russiske Paaskehelligdage. Disse er nu forbi, og der tør forhaabentlig ventes bedre Rater pr. Maj og Juni. Med Hensyn til Raterne fra de russiske Havne, da er disse uforandrede. Kulfragterne er uforandrede, og vi kan, hvad Raterne angaar, henholde til vor forrige Beretning.

Generalforsamlinger.

Sønderho Enkekasse

afholdt d. 23. April Generalforsamling. Formanden, Kapt. S. A. Fischer, aflagde Regnskabet, der balancerede med Kr. 14,480.59 og godkendtes. Af Indtægterne anføres: Kontingent Kr. 2,111.00, Over-skud ved en afholdt Bazar Kr. 648.00, Gaver Kr. 129.00.

Foreningen ejer Kr. 29,861.77 mod Kr. 30,262.82 forrige Aar. 49 Enker har i Regnskabsaaret faaet Understøttelse. Medlemsantallet er for Tiden 153.

Store Nordiske Telegraf-Selskab

afholdt d. 30. April sin aarlige Generalforsamling, som lededes af Højesteretssagfører Zahle.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre Suenenon aflagde Beretningen:

I det forløbne Aar har 7 af vore Kabler i Evropa været afbrudt tilsammen 23 Gange og i Østasien 5 af dem tilsammen 21 Gange, og der har desuden været foretaget betydelige Omlægningsarbejder, navnlig paa Kablerne i Yangtzen og dens Biflod Whangpoo, hvor der udføres store og langvarige Opnunderingsarbejder i det Øjemed at regulere Flodens Løb.

Kabelarbejderne har beskæftiget Kabeldamperen »H. C. Ørsted« i Evropa i 142 Døgn, hvoraf 15 for fremmed Regning, og »Store Nordiske« og »Pacific« i Østasien i 260 Døgn, hvoraf 78 har været for fremmed Regning.

De evropæiske Takstreduktioner, som i 1908 blev vedtaget paa en international Telegrafkonference i Lissabon, traadte i Kraft den 1. Juli 1909. I Forbindelse med de samtidige Reduktioner af adskillige af vore Takster i Østasien og med den endnu i afvigte Aar stærkt fælte Depression i Industri, Handel og Skibsfart over hele Kloden, har de naturligvis ogsaa følelig influeret paa vor Telegramtrafik. Naar Indtægterne af denne desuagtet er stegen, skyldes det til Dels en Forøgelse i den Del af dem, som skriver sig fra vor Deltagelse i fremmede Telegrafanlæg, men hovedsagelig den Omstændighed, at medens vi i Fjor mødte med et Agiotab paa c. 275,000 Kr., kan vi i Aar opvise en Agiogevinst paa c. 86,000 Kr. Alene paa denne sidste Konto har vi altsaa indvundet c. 361,000 Kr., hvortil kommer, at »Forskellige Indtægter« er steget med c. 50,000 Kr. — Disse heldige Omstændigheder sætter Bestyrelsen i Stand til at foreslaa Uddelingen af et samlet Totaludbytte af 18 pCt., det samme, som for Aaret 1908.

Trods den traadløse Telegraf's stadige Fremskridt paa sit naturlige Omraade, nemlig mellem Skib og Skib i Søen, mellem Skib eller Udskaar og Land, og endelig i Land, hvad strategiske Øjemed angaar, har Aaret 1909, saa vidt jeg ved, ikke oplevet Etableringen af nogen markerende, traadløse Forbindelse, der for Alvor er optraadt som Konkurrent til Traadforbindelserne, hvor mange Planer, der end bestandig søges realiserede i saa Henseende og vel ogsaa ad Aare vil blive det.

Opsigelsen af Selskabets norske Koncessioner — eller korrektere: Ikke-Fornyelsen — i 1908 af Selskabets norsk-danske Koncession er, som forventet, blevet fulgt i 1909 af dets norsk-engelske Koncessioners Opsigelse, og Initiativet er i begge Tilfælde taget fra norsk Side uden forudgaaende Forhandling med Selskabet. Det bedste Bevis paa, at de andre Regeringer ikke ønsker at skille sig fra Selskabet, er jo den Omstændighed, at England, Danmark, Sverige og Rusland, hvor vore Koncessioner udløber omtrent paa samme Tidspunkt som i Norge, har forlænget alle vore andre Koncessioner paa deres Territorier.

Hvor smertelig og finansielt følelig end den norske Opsigelse er for Selskabet, vil den dog, paa Grund af Landets afsondrede Beliggenhed, ikke paa nogen Maade gribe forstyrrende ind i Store Nordiske's øvrige Verdensvirksomhed. Den vil berøre det nogle lokale Fødelinier, men ikke noget reelt Led i dets Verdenssystem, der lige-som hidtil vil strække sig uforandret fra Vestevropa til Østasien med venskabelige Alliancer til begge Sider, hvis Linier omfatter Resten af Globen.

Det eneste Sted, hvor vi, hvad den nærmere Fremtid angaar, endnu savner Betyggelse, er i Japan, hvor man heller ikke i det forløbne Aar har vist Tilbøjelighed til at genoptage de i 1907 paabegyndte Forhandlinger om en Forstaaelse med Hensyn til Fremtiden. De nuværende Ordninger udløber nemlig i 1912. Fremtidsordningen dersteds haster dog ikke saa meget, at vi har behovet at lægge Vægt paa Forhandlingernes Genoptagelse i et for Regeringen ubelejligt Øjeblik, idet Koncessionen dersteds som hos andre af Stormagterne henhører Selskabet Ret til, naar dets eksklusive Privilegier udløber og ikke bliver fornyede, at bevare sine Kabler landede i Japan og at arbejde dem i Forbindelse med de japanske Regeringslinier. Japan risikerer derfor ikke pludselig at se sig blottet for de fem Kabler, der forbinder det med det asiatiske Kontinent.

Selskabet har under Landsudstillingen i Aarhus indvundet Udstillingens højeste Anerkendelse i Skikkelse af dens Sølvmedalje.

Formanden gennemgik derefter Regnskabet og anbefalede paa Bestyrelsens Vegne, at der af Indtægten for 1909 henlægges til Reserve- og Fornyelsesfonden 1 Mill. Kr., til Pensions- og Understøttelsesfonden 150,000 Kr., udbetales i Ekstra-Dividende à Kr. 23.40 pr. Aktie, 3,510,000 Kr. og overføres til Driftsaaret 1910 Kr. 1,464,645.89 samt at der gives Decharge for Regnskabet.

Der gaves Decharge for Regnskabet.

(Fortsættes Side 281).

andres, det skal vise Lys med To-Formørkelser. Askroven, Lysvinklerne forandres, Kvaløklubbens anbringes paa Underbygning og skal vise Et-Lyn hver 5 Sek. Indre Hav, Baltsornes, Rødsandnes og Sauøen fstore, Lysvinklerne forandres. Otterholmsund flyttes nærmere til Kysten. Helbergøen, Nærvænes og Borgskjær, Lysvinklerne forandres. Sørsøtt, anbringes paa Underbygning. Tugløen, Høstadsund og Silskjær, Lysvinklerne forandres. Klingsberg, flyttes til Skæret ved Øens V-Punt. Risvær i Løfoten, Lysvinklerne forandres. Sand i Løfoten anbringes paa Underbygning og skal vise Lys med Formørkelser. Skaarvaag, Aasaanfjord og Nautneset, Lysvinklerne forandres. Vaage flyttes V. efter til Væjhelten og anbringes paa Jerinstativ. Det skal vise Lys med Gruppe-Formørkelser. Jæva, Lysvinklerne forandres. Balstadsstrømmen flyttes til Steinvikluen. Rølesholmen, Sandssund, Senholmen, Engenes, Havu i Senjen og Flintøden, Lysvinklerne forandres.

942. Forestaaende Tænding af Fyr. I 1910 tændes følgende Fyr:

Skarvø i Herlø, skal vise Tre-Lyn hver 10 Sek. 60° 30' 15" N. Br. 4° 50' 10" Ø. Lgd. Samtidig nedlægges Skarvø Fyrlampe.
Sklinna, paa Heimøen, skal vise fast Lys med hurtigblinkende og farvede Lysvinkler. 65° 12' 5" N. Br. 11° 0' 10" Ø. Lgd. Samtidig nedlægges Sklinna Fyrlampe.
Uttorgiflesa, Torgværleden, V. for Brønnesund, skal vise fast Lys med hurtigblinkende og farvede Lysvinkler. 65° 26' 15" N. Br. 11° 57' 10" Ø. Lgd.
Kjølmesund, S-Siden af Varangerfjorden, skal vise To-Lyn hver 10 Sek. 69° 52' 10" N. Br. 30° 12' 40" Ø. Lgd. Taagesignal skal gives med Maskintaagethorn. (Kort Nr. 179).

943. Forestaaende Tænding af Fyrlamper. I 1910 tændes følgende Fyrlamper:

Gletta, Røvær.	59° 25' 25" N. Br.	5° 7' 50" Ø. Lgd.
Glaaen.	59° 26' 40"	5° 8' 0"
Bleivik, Sletten.	59° 28' 45"	5° 13' 50"
Espevær Havn.	59° 35' 35"	5° 9' 55"
Dynes ved Espevær.	59° 36' 55"	5° 10' 20"
Hidestadholmen, Høllandsund, Søndhorland	59° 47' 40"	5° 48' 20"
Greipingen, Herlø.	60° 29' 20"	4° 50' 10"
Onoknappen, Herlø.	60° 30' 35"	4° 52' 15"
Terneskjærflu ved Haugsholmen, Søndmøre.	62° 10' 45"	5° 24' 25"
Ytre Længholmen, Kristiansund N.	63° 11' 20"	7° 51' 55"
Æggebotangen ved Stenkjær.	64° 0' 35"	11° 28' 20"
Steinsflesa ved Løka.	65° 8' 40"	11° 31' 45"
Klubholmen	65° 22' 10"	11° 58' 10"
Hello	65° 23' 40"	12° 0' 55"
Fleina	65° 24' 15"	11° 59' 35"
Halholmen	65° 32' 30"	12° 5' 45"
Yvingen	65° 36' 15"	12° 9' 40"
Nessen, Nordre Helgeland.	66° 37' 20"	12° 40' 55"
Killa, Tjongsfjord, Helgeland.	66° 41' 20"	13° 24' 40"
Hella, Bøst.	67° 30' 15"	12° 10' 10"
Mærskjær, Røst.	67° 30' 20"	12° 9' 35"
Stammes, Sortlandsund.	68° 48' 55"	15° 29' 10"
Dyrøsd.	69° 2' 5"	17° 34' 0"
Skatøren, Tromsø.	69° 41' 50"	19° 1' 40"
Kragnes, Kvalsund.	69° 46' 40"	19° 3' 30"
Vaagnes, Grøtsund.	69° 46' 50"	19° 17' 0"
Jarfjord, Sydvaranger.	69° 48' 0"	30° 27' 10"
Vestre Kjølmesund, Sydvaranger.	69° 51' 5"	30° 4' 30"

(Kort Nr. 179).

944. Fyrskibene »Elbe II« og »Elbe V« midlertidig ombyttet med Reservefyrskib. Elben. Tyskland. Den 29de April 1910 ombyttes Fyrskibet »Elbe IV« midlertidig med et Reservefyrskib. Fyr og Signaler er uforandret.

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arktiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

911. Opførelse af Fyrtaarn. Hals-Barre, Limfjorden Ø-lige Indløb, Kattgat, I den nærmeste Tid paabegyndes Arbejderne ved Bygning af et Fyrtaarn c. 1100 m N. 47° V. for Fyrskibet »Hals« og c. 350 m N. for Egense Fyrlinie. »Hals« Fyrskib 56° 56' 8" N. Br. 10° 26' 6" Ø. Lgd.

Byggepladsen atmærkes foreløbig med en sort Spirtønde. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Løds, Side 138. Fyr-Port. Nr. 115).

912. Udlægning af Vagere. Tunge-Knob, Kattgat. Ontrent den 10de Maj 1910 udlægges i Farvandet omkring Tunge-Knob nogle Vagere til Brug ved Skyde-øvelser. Vagerens Topbetegnelse er Flag eller Kurvbetegnelse. De er Skibsfarten uvedkommende.

Skibsførerne advares mod at forveksle disse Vagere med Sømærkerne til Farvandets Afmærkning.

913. Vager udlagt. Saltholm-Flak N. Sundet. En spids Vager med sort Slage og sort Flag er i 7, m Vand udlagt 4400 m N. 84° Ø. fra Middelhavets Fort. Den ligger ude til Begyndelsen af August. Den er Skibsarten uvedkommende. (Danske Løds, Side 280. Sø.-Fort., Side 26).

914. Midlertidig Forandring af Fyr. Møen, Østersøen. Den 1ste Juni 1910 slukkes Møens Fyr, og samtidig tændes tæc S. for Fyret et midlertidigt Fyr, der hver ½ Minut viser Fire-Blink, Blink c. 2 Sek., Mørke c. 3 Sek., Blink c. 2 Sek., Mørke c. 3 Sek., Synsvidde og Lysevne: 10 Sm. (Kort Nr. 139, 157 og 160. Danske Løds, Side 414. Fyr-Port. Nr. 350). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2658. Kjøbenhavn 1909).

915. Baake opført. Vignæs. Laaland N.-Kyst, Smaalands-Farvandet. Paa Vignæs er til Brug for Fiskerne opført en 12 m høj Baake med Trekaant med Spidsen nedad som Topbetegnelse. (Kort Nr. 162 og 185. Danske Løds, Side 528. Sø.-Fort., Side 43).

916. Jagt sunket. Livø-Bredning, Limfjorden. En Jagt er sunket i 8 m Vand mellem Fur og Livø paa Ruten mellem Nykjøbing og Løgstør. Toppen af Masten er over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragvager.

*) Reduktionsstabel for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfartsdirektørens Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

B.**I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.**

- 917. Afmærkning inddraget.** **Botorp, Kalmarsund, Sverrig.** Afmærkningen ved Botorp er inddraget. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 223. København 1910).
- 918. Forandring i Afmærkning.** **Kalmarsund.** Afmærkningen i Kalmarsund er nu forandret. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 166. København 1910).
- 919. Afmærkning forandret.** **Mønsterås, Kalmarsund.** Afmærkningen ved Mønsterås er nu forandret. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 167. København 1910).
- 920. Sømærke inddraget.** **Ørtfjælden, Østergötlands Skærgaard.** Slagen ved Boeklovsgrundet er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 168. København 1910).
- 921. Sømærke udsat.** **Härlinge, Norrköping Skærgaard.** Slagen med Kost ved 4. m Grunden NNW for Härlinge er nu udsat. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 169. København 1909).
- 922. Afmærkning forandret.** **Roxen, Linköping.** Afmærkningen ved Roxen er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 170. København 1910).
- 923. Grund afmærket.** **Elgholmen Ø, Östergötlands Skærgaard.** En 3 m Grund er fundet Ø. for Elgholmen, paa 60° 12' 12" N. Br. 18° 29' 28" Ø. Lgd. En Slage med Kost er udsat V. for Grunden.
- 924. Fyrskibet »Sydostbroten« atter udlagt.** **Bottniske Bugt.** Ifølge Telegram fra Lødskaftsjefen i Luleå er Fyrskibet »Sydostbroten« atter udlagt paa Station den 3die Maj.

925. Vrag afmærket. **Holmgadd S. Bottniske Bugt.** Et Vrag ligger sunket S. for Holmgadd, paa 63° 30' 20" N. Br. 20° 47' 30" Ø. Lgd. En grøn Vagger med nedtrængt Kost er udsat SV. for Vraget, paa 63° 30' 10" N. Br. 20° 46' 40" Ø. Lgd.

926. Fyrskibet »Storbroten« atter udlagt. **Bottniske Bugt, Finland.** Fyrskibet »Storbroten« er den 7de April 1910 atter udlagt paa Station.

927. Fyr forandret til Forsøg. **Gustafsvarn, Hangö, Finske Bugt.** Gustafsvarn Fyr er til Forsøg forandret til et Blinkfyrt, der viser To-Blink efterfulgt af 7 Sek. Mørke. Lyset er rødt fra S. 25% Ø. til S. 40% Ø. Ø. til S. 50% Ø. Ø. grønt fra S. 50% Ø. til S. 65% Ø. Ø., rødt fra S. 65% Ø. Ø. gennem Ø. og N. til N. 83% V. (Kort Nr. 155 og 205).

928. Vager. **Messaraletsom Fyr, Riga Bugt, Rusland.** Ved Fyret Messaraletsom ligger en Vager med Ø-lig Topbelysning paa 57° 20' N. Br. 23° 13' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

929. Fyr midlertidig forandret. **Fyrskibet »Sarischeff«, Fyrskibet »Sarischeff« viser midlertidig hvidt Blink.**

930. Afmærkning forandret til Forsøg. **Alte Swine, Tyskland.** I Alte Swine er Alnmærkningen til Forsøg forandret saaledes: Mellem Klüss og Wender er udlagt en Spirtende paa 53° 53' 20" N. Br. 14° 16' 55" Ø. Lgd. Spirtende C er flyttet 150 m N. hen til 53° 53' 11" N. Br. 14° 17' 0" Ø. Lgd. Spirtstærne 2 og 3 er inddraget og Nr. 4 og 5 har nu Nr. 2 og 3. I den øvre Alte Swine, S. for Pritter, mellem Mühlengraben og Vier Uelsenloch er udlagt to Spidsstænder og en Spirtende, henholdsvis paa 53° 52' 28" N. Br. 14° 19' 54" Ø. Lgd., 53° 52' 15" N. Br. 14° 21' 19" Ø. Lgd., og 53° 52' 20" N. Br. 14° 20' 57" Ø. Lgd.

931. Fyrskibet »Gabelschach« atter udlagt. **Kieler Bugt.** Fyrskibet »Gabelschach« er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 378. København 1910).

932. Øvelser. **Kieler Haven.** Fra 6te Juni til 24de August og fra 17de til 29de Oktober 1910 afholdes Øvelser i Kieler Haven følgende Steder: I den NV-lige Del af Havnen begrænses Pladsen mod S. og Ø. af gule Tønder med rødt Flag, mod V. og N. af Kysten fra S.-Enden af Vossbrook Skov til Friedriksort Lazaret, I

Bugten mellem Korfjæren og Jagersberg mod S., V. og N. af gule Tønder med rødt Flag, mod Ø. af Kysten mellem de to Broer. Pladsen er spærret for al Sejlads. Fartøjer med gult Flag forude eller en rød Lanterne over Toplanterren ligger ude. Anvisninger skal ubetinget følges.

933. Tønde udlagt. **Taksen Sand, Als Ø-Kyst.** I Begyndelsen af Maj 1910 udlægges en hvid Baaekende med Ø-lig Topbelysning og mærket »Taksensand Ø«, i c. 30 m Vand ved det fremspringende Hjørne af Taksen Sand, 55° 1' 18" N. Br. 9° 57' 45" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160. Danske Løds, Side 382).

II. Kattegat og Skagerrak.

934. Fyr tændt. **Falkenberg, Sverrig.** Det nye Fyr uden for Falkenberg er nu tændt. Det er et Lynfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,4 Sek. Lyset er grønt fra S. 90 Ø. gennem S. til S. 28° V., hvidt fra S. 28° V. til S. 37° V., rødt fra S. 37° V. gennem V. til N. 76° V., Plammens Højde: 10 m. Lysevæn: 10 Sm for det hvide, 7 Sm for det røde, og 6 Sm for det granne Lys. Rødt, ottokantet, pyramideformet, 8 m højt Taarn. Linsapparat af 6te Ordan. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 53' 20" N. Br. 12° 30' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Løds, Side 232). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2968. København 1909).

935. Fyrskibet »Grishaldarne« midlertidig ombygget. Ontrent den 1ste Maj 1910 ombygtes Fyrskibet »Grishaldarne« midlertidig med Reserverfyrskib Nr. 18, mærket »Reserve«. Fyr og Taagsignal er uforandret.

936. Fyr slukkes midlertidig. **Torbjørnskjær, Norge.** Torbjørnskjær Fyr er slukket fra 13de Juni til 3die Juli 1910.

937. Taagsignal oprettes. **Fuglønk Fyr.** I 1910 anbringes Maskin-Taagehorn ved Fuglønk Fyr. (Kort Nr. 196).

938. Taagsignal oprettes ved Fyrtårnet. I 1910 anbringes Taageklokke ved Vallø og Fliggeskjær Fyrtårnet. (Kort Nr. 196).

939. Forestaaende Tænding af Fyrtårnet. I 1910 tændes følgende Fyrtårnet: Østenskjær, S. for Bastø, Kristianfjord, 59° 21' 35" N. Br. 10° 31' 10" Ø. Lgd.

Midtskjær, ved Risør, 58° 43' 15" N. Br. 9° 15' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

940. Forestaaende Forandringer af Fyr, Norge. I 1910 foretages følgende Forandringer ved Fyr:

Hvidings Fyr forandres til at vise Fire-Lyn hver 20 Sek. Fyret er slukket fra 13de Juni til 3die Juli 1910.

Kværer Fyr nedlægges, og en Fyrtårne tændes paa Ghaapen og en paa Gletta. Rønde Fyr slukkes den 1ste Maj indtil videre. Taarnet gøres lavere. Flaamens Højde bliver 37 m, Synsvinden 17 Sm. Det faar hirtighindende og farvet Lys.

Traue Fyr forandres til at vise To-Lyn hver 10 Sek. Ved Varde Fyr anbringes Maskin-Taagehorn. (Kort Nr. 179).

941. Forestaaende Forandringer ved Fyrtårnet. I 1910 foretages følgende Forandringer ved Fyrtårnet:

Taaner, Lysvinklerne forandres. Vistestangen, skal vise Lys med To-Formærkelsen. Butkeen anbringes paa Underlygning. Kvalen flyttes nærmere til Farvandet og anbringes paa Jernstativ. Rosundholmen, Lysvinklen forandres. Kvarveken skal vise Lys med To-Formærkelsen. Kvarven, Lysvinklerne for-

- R 165 Holland: Westkust Sumatra. Vaarwaters naar Padang. 1 : 100,000. 1910.
 Pris: f. 1,30.
 Japan:
 R 41 Yesashi to Otaru. December 1909.
 R 230 Kiirun Ko (Keling Harbour). December 1909.

I Juni 1910 ombyttes Fyrskibet »Elbe V« midlertidig med et Reservefyrs-
 skib med to Master. Det viser et hvidt, fast Fyr paa den forreste Mast og et
 rødt, fast Fyr paa Stormasten 4,5 m højere end det hvide Fyr.

945. Afmærkning af Vrag midlertidig forandret. Elben. Vragfyrs-
 skibet »Elbe IV« og »Elbe V«, ombyttes den 11te, 12te, 26de, 28de, 30te
 og 31te Maj 1910 med en grøn Baaketønde med Cylinder, og mærket »Wrack«,
 53° 56' 58" N. Br. 8° 36' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende«
 Nr. 339. Kjøbenhavn 1910).

946. Fyr forandret. Rottumeroog. Holland. Rottumeroog faste Fyr viser
 nu hvidt Lys fra N. 8° Ø. til N. 13° Ø., rødt Lys fra N. 13° Ø. til N. 35° Ø., hvidt
 Lys fra N. 35° Ø. til N. 43° Ø.

947. Afmærkning forandret. Huibergat. Wester Ems. Rifgat. Ems.
 Den sorte Spidstønde H 4, med H og Ballon paa Toppen (Baptistestønde), er flyttet
 til 53° 35' 18" N. Br. 6° 30' 45" Ø. Lgd. Ballonen er borttaget.

Den røde Vager W D, med W og Ballon (Buiten Huibert), er flyttet til 53°
 35' 51" N. Br. 6° 32' 36" Ø. Lgd. Ballonen er borttaget.

Den røde Vager W E, paa 53° 35' 5" N. Br. 6° 34' 47" Ø. Lgd., har nu W
 og Ballon paa Toppen.

Den sorte Spidstønde R 4, med R og Ballon paa Toppen, er flyttet til 53° 36'
 37" N. Br. 6° 33' 6" Ø. Lgd.

948. Vager udlagt. Wierbalg. Tønde udlagt. Zwin. I Wierbalg er ud-
 lagt en sort Vager Nr. 3 a med afkortet Kegle, mellem Stumpstønderne Nr. 3 og 4,
 paa 52° 57' 7" N. Br. 4° 59' 42" Ø. Lgd.

I Zwin er udlagt en Stumpstønde Nr. 1 paa 52° 57' 25" N. Br. 5° 3' 42"
 Ø. Lgd. Om Vinteren ombyttes den med en sort Vager med afkortet Kegle. Den
 tidligere Stumpstønde Nr. 1 har nu Nr. 1 a.

949. Dybde. Schaar van Renesse. Zeegat van Brouwershaven. I Schaar
 van Renesse er den mindste Dybde midtforvands 5,5 m, ved Spidstøndekanten 4,5
 m og ved Stumpstøndekanten 5,1 m.

950. Vrag. Fyrskibet »Sunk« NØ. Themsen. England. En Lægter er
 sunket 2 Sm N. 36° V. fra Fyrskibet »Sunk« og i N. 25° Ø. fra West Rocks
 Tønde, 51° 52', N. Br. 1° 28', Ø. Lgd. En grøn Vragtønde er udlagt ved
 Vraget over hvilket der er 8 m Vand ved Lavvande.

951. Tønder udlagt. Gunfleet Sand. Themsen. En rød og hvid lodret
 stribet Stumpstønde, mærket »Wallet No. 1«, er i 11 m Vand udlagt paa N.-Enden
 af Gunfleet Sand, c. 4 Sm N. 31° Ø. fra Gunfleet Fyr. 51° 49' 30" N. Br. 1°
 28' 58" Ø. Lgd. En rød og hvid tærnet Stumpstønde, mærket »Wallet No. 2«, er
 i 13 m Vand udlagt paa N.-Siden af Sandet, 2 Sm N. 67° V. fra Gunfleet Fyr.
 51° 46' 52" N. Br. 1° 17' 32" Ø. Lgd.

952. Vrag borttaget. Orfordness. Themsen. Vraget af Damperen »Holm-
 wood«, som var sunket 2,5 Sm S. 57° Ø. fra Orfordness Fyr, er borttaget og Af-
 mærkningen inddraget, 52° 3', N. Br. 1° 38' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for
 Søfarende« Nr. 187. Kjøbenhavn 1910).

953. Forandring af Fyr. Stonehaven og Hopeman Harbour. Skotland. Sto-
 nehaven Pier Fyr viser nu rødt Lys fra N. 18° V. til N. 44° Ø., grønt Lys fra
 N. 44° Ø. gennem Ø. til S. 7° Ø., hvidt Lys over Havnen fra S. 7° Ø. gennem S.
 og V. til N. 18° V. 56° 57', N. Br. 2° 12' V. Lgd.

Hopeman Harbour Fyr staar paa S.-Pierens NV-Hjørne, 32 m S. 22° Ø. fra
 den i Kortet angivne Plads paa N.-Pieren. 57° 42', N. Br. 3° 26', V. Lgd.

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

954. Tønder til Skydning flyttet. Spithhead. England. De tre Par Tønder
 til Skydning, som laa N. for Bollock Patch, er flyttet til Ø. for Grunden i en
 Linie i Ø. og V. Den V.-ligste Tønde ligger i 13 m Vand, 3, Sm N. 85° Ø. fra

Fyrskibet »Nab», og i S. 18° V. fra East Withering Mølle. Det midterste Par ligger $\frac{1}{2}$ Sm og det øjligste Par i Sm N. 75° Ø. fra det V.-ligste. Der er $\frac{3}{4}$ Kbl mellem Tønderne i samme Par. »Nab» Fyrskib: 50° 49', N. Br. 0° 59', V. Lgd.

955. Klipper. Loch Laxford og Indløb. Skotland V.-Kyst. Følgende Klipper er fundet:

I det N.-lige Indløb til Loch Laxford, som ligger paa 58° 25' N. Br. 5° 7', V. Lgd., en $7\frac{1}{2}$ m Klippe Ø. for South Skerron Island, $4\frac{1}{2}$ Kbl N. 11° Ø. fra Toppen af Roan Island. Fjilling Rock, som ligger tæt ved Kysten, S. for Indløbet til Loch Incheard, ligger $\frac{1}{10}$ Kbl N. 30° Ø. for den i Kortet angivne Plads.

I Loch Laxford, 2 Kbl N. 46° V. fra den 24 m høje Top paa Glasshale Island, en Klippe med 8,5 m. Tæt ved N.-Kysten, Ø. for Paddy Island, 1 Kbl S. 130° Ø. fra Ardbeg SV-Ende, en 5,5 m Klippe. Herfra strækker Grunden sig c. $\frac{1}{2}$ Kbl NV. ud.

I Handa Sound ved V.-Kysten, 3 $\frac{1}{10}$ Kbl S. 200° V. fra Toppen af Aegh Island, en Klippe med 3,0 m Vand. Midt i Lobet i Sundet, $4\frac{1}{2}$ Kbl N. 71° Ø. fra Laxehuset paa Handa Island, en 8,2 m Klippe. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 23385. Kjøbenhavn 1909).

956. Løbhaber opført. Lawrence Cove. Berelhaven. Inland V.-Kyst. I Lawrence Cove er opført Løbhaber, som leder klar af Grundene ved Adgangen til Piøren, som ligger paa 51° 38', N. Br. 9° 49', V. Lgd. Hulken, som ligger i Bugten, er borttaget.

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

957. Klokketønde udlagt. Pumpkin Nob Ledge. Whitehead Passage. Casco Bay, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Pumpkin Nob Ledge Spirtønde Nr. 8 er ombyttet med en Klokketønde Nr. 8. 43° 38' 55" N. Br. 70° 12' 8" V. Lgd.

958. Vrag borttaget. South Channel. New York Lower Bay. New Jersey. Vraget af den fremste Skonnert, som var sunket i South Channel, $\frac{1}{2}$ Sm S. 20° V. fra Lump Tønde, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 508. Kjøbenhavn 1910).

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

959. Fyr permanent slukket. Mexican Gulf Hotel. Pass Christian. Mississippi Sound. Mississippi. Forenede Stater i Nord-Amerika. Det røde, faste Fyr paa Taaruet paa Mexican Gulf Hotel er slukket permanent. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 44. Kjøbenhavn 1910).

960. Grunde fundet. Mayaguez Bay. Portorico V.-Kyst. I Mayaguez Bay er følgende Grunde fundet:

En 4 m Koralspids i 6, m Vand, 3,5 Sm S. 78 $\frac{1}{4}$ ° V. fra Mayaguez bageste Ledefyr. 18° 11' 42" N. Br. 67° 13' 9" V. Lgd.

Paa 5,5 m Revlen, 4 $\frac{1}{10}$ Sm S. 72° V. fra samme Fyr er fundet 4,5 à 5,5 m. 18° 11' 8" N. Br. 67° 13' 38" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

961. Fyr midlertidig forandret. Cape St. Thomé. Brasilien. Cape St. Thomé Fyr vises indtil videre hvidt, fast Lys. 22° 3' S. Br. 41° 3,5' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

962. Fyr flyttet. Bai von Muggia. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. Det røde og hvide Dobbeltfyr, som stod 100 m fra S-Enden af den N.-ligste Bølgebrøder i Franz Josefs Havn, er flyttet til Bølgebrøderens S.-Hoved.

963. Afmærkning forandret. Cirkvenica. Kanal Morlacca. Sandgrundene uden for Cirkvenica Havn er atter afmærket med to røde Bøjer NV, for, og to grønne Bøjer SØ, for Havneindløbet. 45° 10', N. Br. 14° 41', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2119. Kjøbenhavn 1909).

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

964. Baakes Boljegenhed. Shah Sabah. Yenbu. Røde Hav Ø.-Kyst. Baaken paa SV-Kant af Revet Shah Sabah staar 3 $\frac{1}{2}$ Sm S. 47° Ø. fra den i Kortet angivne Plads. 23° 47', N. Br. 37° 57' Ø. Lgd. Saavel denne Baake som Baaken paa Shah Green er rød og staar paa et hvidt Fundament. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2543. Kjøbenhavn 1909).

965. Baake opført. Musari Reef. Jidda. Røde Hav Ø.-Kyst. En 9 m høj Mast med rød Ballon, paa et hvidt Fundament, er opført paa Musari Reef. 21° 20' N. Br. 39° 0' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

966. Rev. Sumatra V.-Kyst. Paa Revet paa 0° 36' 38" S. Br. 99° 49' 1" Ø. Lgd. er den mindste Dybde 13 m. 2 Kbl N. 30° Ø. for Moller Rif ligger en Sten med 7,5 m. paa 0° 3,5' S. Br. 99° 24', Ø. Lgd.

967. Midlertidigt Fyr tændt. Chihang Rock. Hie Ehe Chin Bay. China. Paa Toppen af Chihang Rock er tændt et midlertidigt, hvidt Fyr med Tre-Før-mærkelser hver 30 Sek., Lys 20 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Flammens Højde: 37 m. Synsviddet: 10 Sm. Fyr-apparat af 6te Orden. Paa Klippen bygges et Fyrtårn. 22° 39' N. Br. 115° 34', Ø. Lgd.

968. Telegraf-Kabler udlagt. Oseto. Shimoseki Strait. Japan. Over Oseto er lagt to Telegraf-Kabler. Det ene gaar fra Kysten 2 $\frac{1}{10}$ Kbl S. 15° Ø. fra O Yama 5 $\frac{1}{2}$ Kbl i S. 33° V., derfra 3 $\frac{1}{10}$ Kbl i S. 6 $\frac{1}{2}$ ° V., derfra 3 $\frac{1}{10}$ Kbl i S. 26 $\frac{1}{2}$ ° Ø., derfra i S. 1 $\frac{1}{2}$ ° V. til Kysten. Det andet gaar 2 $\frac{1}{4}$ Kbl i S. 20 $\frac{1}{2}$ ° V., derfra 2 $\frac{1}{2}$ Kbl i S. 25° V., derfra 3 $\frac{1}{10}$ Kbl i S. 4 $\frac{1}{2}$ ° V., derfra 3 $\frac{1}{10}$ Kbl i S. 20 $\frac{1}{4}$ ° Ø., derfra i S. 17 $\frac{1}{2}$ ° V. til Kysten. O Yama Triangulations Station paa Hiko Shimai: 33° 55' 6" N. Br. 130° 54' 11" Ø. Lgd.

969. Grunde og Tønde. Futami Harbour. Chichi Jima. Ogasawara Islands. En Klippe, der falder i m tør, ligger 5 Kbl S. 69° Ø. fra Kuro Iwa, som ligger paa 27° 5' 10" N. Br. 142° 11' 4" Ø. Lgd. En anden Klippe, der falder 0,5 m tør, ligger 5 $\frac{1}{2}$ Kbl S. 68° Ø. fra Kuro Iwa. I Havnen ligger ved Ø-Enden af Telegraf-Kablet en rød, spids Tønde med hvid Topbetegnelse, 3,5 Kbl. S. 56° Ø. fra Kuro Iwa.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg. Korts eller Bogs Nr. Sveirrig: Tillæg Nr. 1 til Svensk Lots af 1909, indeholdende alle Forandringer i Skagerack, Kattegatt og Øresund, indtil 13de April 1910.

Bestyrelsens Formand, Kammerherre Suenson, oplyste, at der fra to franske Aktionærer var fremkommet Fuldmagt til at stemme mod alle Henlæggelser. De to Aktionærer repræsenterede 200 Pd. Sterling og var, i Modstning til Flertallet af franske Aktionærer, ikke tilfredse med Udbyttet.

Til Medlem af Bestyrelsen genvalgte Landstingsmand, Lensbaron Reedtz-Thott.

Nybygninger, Køb og Salg.

Fra Burmeister & Wain's Skibsværft afholdtes d. 3. ds. en Prøvetur i Sundet med Damperen »Aleut«, Værftets Bygge Nr. 273.

Damperen er bygget for Regning Det russisk-østasiatiske Dampskibsselskab i St. Petersburg og er bestemt for Passager- og Fragtfart paa Østasien.

Hoveddimensionerne er: 280' × 41½' × 25½' og Bæreevnen c. 3,000 Tons.

»Aleut« er et Søsterskib til den for nylig til samme Selskab afleverede Damper »Jakut«.

Prøveturen var overordentlig vellykket i enhver Henseende.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. London 1./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Tunis 3./5. — Algarve, Borries, afg. Benicars 3./5 til Denia. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Trondhjem 3./5. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Petersburg 28./4. — Antwerpen, Madsen, afg. Baltimore 13./4. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./4. til Boston. — Arnø, Strubberg, ank. Petersburg 28./4. — Aurora, Fischer, ank. Riga 25./4. — Baron Stjernblad, Therkildsen, dokker. — Beira, Lunge, ank. hertil 1./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 24./4. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21./4. — Christian IX, Holm, ank. hertil 3./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. Boness 3./5. — Douro, Søeberg, ank. Madeira 24./4. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 1./5. — Florida, Andersen, ank. Newcastle 2./5. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 1./5. — Garonne, Kromann, afg. herfra 27./4. til Petersburg. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 27./4. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 26./4. — Hengest, Munck, ank. Riga 29./4. — Hjelm, Petersburg, afg. herfra 2./5. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Catania 2./5. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 3./5. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 2./5. for Libau. — Kentucky, Andreasen, afg. New York 22./4. til Rotterdam. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersburg 30./4. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Riga 29./4. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./5. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 24./4. — Louise, Bønnelykke, pass. Hansholm 3./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 20./4. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersburg 29./4. — Nicolai II, Clauson-Kaas, afg. Bari 3./5. til Catania. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 2./5. til Petersburg. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 3./5. for Dunkerque. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 2./5. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 28./4. til Kristianssand. — Pennsylvania, Getsche, afg. Norfolk 3./5. til Jacksonville. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./5. — Pregel, Iversen, ank. Riga 26./4. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 30./4. — Seine, Damp, ank. hertil 3./5. — Skalholt, ank. hertil 3./5. — Texas, Lissner, ank. New York 26./4. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 2./5. Nord paa. — Tiber, Bech, ank. hertil 2./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 3./5. til Windau. — United States, Wulff, pass. Fair Isle 24./4. til New York. — Viking, Meyer, ank. Stettin 1./5. — Dagfin, afg. Liverpool 3./5. til Swansea. — Karin, ank. hertil 1./5. — Vadsø, afg. Manchester 2./5. til Liverpool. — Moskø, Jønsen, ank. Antwerpen 29./4.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Rosas 27./4. — Martha, Christensen, ank. Hudikval 3./5. — Elna, Rathje, ank. Methyl 3./5. — Therese, Petersen, ank. Blyth 30./4. — Jeanne, Løffler, afg. Sundsvall 3./5. — Vera, Risø, ank. Blyth 1./5. — Daisy, Lagesen, ank. Hernösand 27./4. — Anine, Leth, afg. Arzew 25./4. — Simone, Møller, ank. Stockholm 3./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tynen 2./5. — Helene, Sørensen, ank. Reval 28./4. — Sjælland, Dam, ank. Sunderland 1./5. — Agnete, Somnichsen, ank. Stjutsund 3./5. — Hermia, Hansen, ank. Helsingør 30./4. — Alice, Schultz, ank. Odense 1./5.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Malmø 30./4. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kotka 27./4. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 2./5. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Hangø 28./4. — T. M. Werner, Hansen-Holm, pass. Kjøbenhavn 2./5. sydg. — Ajax, Brorsen, ank. Riga 3./5. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Cardiff 26./4.

Frem. Austa, Bagger, afg. Torre Vieja 24./4. — Vera, Thing, ank. Wismar 2./5. — Freja, Nielsen, ank. Rügenwalde 3./5.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Riga 1./5. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 3./5. — Rimfaxe, Faber, ank. Burntisland 28./4. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Frederikshavn 30./4.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersburg 1./5. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 21./4. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersburg 2./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1./5. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6./4. til U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Hull 21./4. til Savona. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26./4. til Petersburg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22./4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Taganrog 23./4. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22./4. til Nørresundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. London 1./5. — Newa, Dahl, ank. Svendborg 1./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kronstadt 28./4. — Russia, Poulsen, ank. Rouen 30./4. — Carl Hecksher, Starck, afg. Swansea 27./4. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20./4. — Normanna, Erichsen, afg. New Orleans 28./4. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./4. — Canadia, afg. Santos 30./4. — Livonia, Lindberg, ank. Wiborg 27./4.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Baltimore 23./4. — Patria, Larsen, afg. New Orleans 29./4. — Gratia, Sørensen, afg. Nicolajeff 1./5. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 2./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Gallia, Nielsen, afg. Riga 29./4. — Caledonia, Hansen, afg. Gulfport 22./4. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersburg 27./4. — Kotonia, Rasmussen, ank. Petersburg 25./4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Hull 30./4. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 30./4. — Carbonia, Mathiesen, ank. Malaga 29./4. — Estonia, Winckler, ank. Nuevita 29./4.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Korsør 1./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 23./4. — Secalia, Jønsen, ank. Santiago de Cuba 23./4. — Frumentia, Andersen, ank. Vera Cruz 30./4. — Boscia, Skovgaard, ank. Parrsboro 30./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kristiania 3./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Libau 24./4. — London, Bom, afg. Hamburg 1./5. til Port Wladimir. — Paris, Tholander, ank. Windau 5./5. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 27./4. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aarhus 30./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 22./4. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 26./4. til Dakar.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Hull 2./5. — Eklipтика, Hemmingsen, ank. Riga 22./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Kjøbenhavn 1./5. for Kronstadt. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 2./5.

Nordøen. Nordland, Møller, ank. Rotterdam 1./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 25./4. — Englaud, Andersen, pass. Brunsbüttel 1./5. for London. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 30./4. — Rusland, Madsen, afg. Horsens 30./4.

Europa. Europa, Hansen, ank. Lovisa 29./4. — Frankrig, Friis, afg. Hull 1./5. — Tyskland, Danstrup, afg. Kjøbenhavn 3./5. — Belgien, Nielsen, ank. Kronstadt 29./4.

Sejlskibe.


Æra. Laura, Jønsen, afg. Tvevaa 30./4. til Halmstad. — Motte, Andersen, ank. Nykjøbing F. 30./4. — Ino, Weber, ank. Samsø 2./5. — Albertha, Kromann, ank. Sundsvall 1./5. — Johanne, Hansen, ank. Frederikstad 1./5. — Yrsa, Hansen, afg. Figueira 1./5. til Cardiff. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 2./5. — Zakæus, Nielsen, ank. Swinemünde 2./5. — Ekspres, Rasmussen, ank. Kappeln 2./5. — De tvende Brødre, Boye, ank. South Alloa 2./5. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Nühjala (Finland) 1./5. — Hermod, Dreimann, ank. Nykjøbing S. 2./5. — Harris, pass. Lizzard 29./4. vestg. — Bien, Petersen, ank. Sølvborg 2./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 6. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Bjergningen af Dampskibet »Arthur«. — Af Nordisk Skibsrederforings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Buggerselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK. 

THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).
Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,
DRY DOCK PROPRIETORS
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.
Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.
 Telegram Adr.: „Vincohn“. **ALBERT B. COHN**, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
 Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
 Klostergade 14. Aarhus. 187.

Skibshypothekbanken
 Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laen i Fragt dampere.

 **Julius F. Schierbeck**
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

KAY DYHR.
 (Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).
 Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 { 6886. Kjøbenhavn K.
Teknisk Maskinforretning.
 Enerepræsentant for
Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik
 som leverer
 „Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af Røtter og Utøj og til Ildslukning
 „Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Løsosehjul,
 „Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

AJS NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
 Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Skibsbundfarver. Telf. 8946.
 Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninge n

„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.

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 7. ds. blev bl. a. følgende Sager behandledes:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Andragende, hvori Dansk Navigatorforening besværer sig over, at Søværnets Officerer antages i Stillinger, der formenes at henhøre under Handelsmarinen. Andragendet kunde ikke tiltrædes i den foreliggende Form.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende 3/m. Skonnert »Niels«' Stranding ved Skagen i December f. A. og de i denne Anledning foretagne Undersøgelser blandt Skagens Bjergere. Det besluttedes, som Sagen foreligger, at anbefale, at der ikke foretages videre i den.

3. Det besluttedes at anbefale et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Ansættelse af en dansk Vicekonsul for Pont l'Abbé, Loctudy, Concarneau og Quimper.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om eventuel Oprettelse af et dansk Vicekonsulat eller Konsularagentur i North Sydney, Cape Britain, Provinzen Nova Scotia, Canada. Det besluttedes ikke at tilraade Oprettelsen af et saadant Vicekonsulat.

5. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge udvirket, at Fribordsbreve for Sejlskibe af Ministeriet tildeles disse, uanset om de paagældende Skibe er eller vil blive meddelt Dispensation fra Lastelinienloven og uden Tilbagelevering af Dispensationsbeviset — henvistes til Forretningsudvalget.

6. Skrivelse fra Udenrigsministeriet om en ny Udførselsvej for Kvæg over Saloniki, hvorfra det befordres væsentlig til Ægypten og Italien. i ringere Mængde ogsaa til Tyrkiet, Grækenland og Malta — besluttedes tilstillet Dansk Dampskibsrederi-Forening.

Kjøbenhavn, d. 10. Maj 1910.

Paa andet Sted i Bladet fremsætter en Sejlskibsfører dels nogle Betragtninger over de Fordringer, der stilles til Baadmateriellet i vore Sejlskibe, og dels sammenligner han disse Fordringer med de tilsvarende for britiske Skibe.

Vi kan for vort Vedkommende vel ikke ubetinget slutte os til disse Betragtninger, men paa den anden Side forekommer de os at frembyde saa megen Interesse, at de sikkert er en nærmere Overvejelse værd.

Hvad de danske Krav angaar, da tror vi, at man fra alle Sider vil anse disse som rimelige og retfærdige, saa længe Talen er om den indskrænkede Fart. Her forlanges overhovedet ikke Redningsbaade, blot tilstrækkelig Baadplads til alle ombordværende Personer, og heller ikke kan Kravet om Baadens Udrustning siges at være for vidtgaaende. Naturligvis staar dog Spørgsmaalet i den nøjeste Forbindelse med Spørgsmaalet om Grænserne for den indskrænkede Fart, men denne Side af Sagen skal vi foreløbig ikke komme ind paa i denne Sammenhæng.

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

Anderledes stiller det sig for den uindskrænkede Farts Vedkommende, hvor der overalt forlanges fornøden Redningsbaad-Plads til alle ombordværende samt endvidere, at Skibet er forsynet med en Arbejdsbaad, forsaavidt det er over 200 Tons. Skibe af 100 Tons eller derunder kan imidlertid som bekendt opnaa en Lempelse med Hensyn til Opdriftsmidlerne i Redningsbaaden ved at ansøge Ministeriet derom. Om denne Lempelse — Baaden med de 5 pCt. Opdriftsmidler — har vi for ganske nylig haft Lejlighed til at udtale os, og de Betragtninger, der nu fremsættes af en farende Sejlskibsfører, falder ganske i Traad med vore, selv om han ikke netop bruger de samme Ord. Det gælder om at have saa store Baade som Forholdene tillader det, men fremfor alt maa de være saa lette, at Besætningen uden Vanskelighed kan magte dem. Disse Egenskaber forenes kun vanskeligt i en Baad med 10 pCt. Opdriftsmidler, jo mindre Skibet er, desto vanskeligere bliver det, og netop af denne Grund burde efter vor Opfattelse Skibene af under 100 Tons være stillet ganske anderledes frit, end de er nu. Tillige vilde det vistnok have været til Gavn for alle Parter, om Tonnagegrænsen for Lempelser med de 5 pCt. Opdriftsmidler kunde været sat noget højere, end den blev.

Sammenstiller man de danske og de britiske Fordringer angaaende Baadmateriellet i Sejlskibe, vil det imidlertid vise sig, at de sidste er mindst lige saa vidtgaaende som de første. I et engelsk »foreign-going« Sejlskib kræves Redningsbaad-Plads (10 pCt. Opdriftsmidler) til alle ombordværende og desuden en god Arbejdsbaad; for smaa Skibe kan Board of Trade vel give nogen Lempelse, men nogen Tonnagegrænse som f. Eks. vor 200 Tons Grænse for Arbejdsbaaden er ikke fastsat i Forskrifterne. I et engelsk Sejlskib i »Home Trade«, hvorved forstaas Fart mellem Havne i de forenede Kongeriger samt Fart mellem disse og evropæiske Havne paa Strækningen fra Brest til Elben, forlanges af Baade ganske det samme som hos os i den indskrænkede Fart.

Saaledes ser altsaa Board of Trade's Fordringer ud paa Papiret, og disse Fordringer maa man formentlig lade staa ved deres Værd, saalænge der ikke er fort ganske uigendrivelige Beviser for, at Fordringerne i Praksis er mindre strenge. Men hvis saadanne Beviser skulde lade sig føre, vilde Sagen unægteig have Krav paa den allerstørste Opmærksomhed.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 1. Termin bestod i Alt følgende Antal Elever: 1. Afdeling 51; Tilfægsprøve i Maskinlære 1. 2. Afdeling i Navigation: 39 (1 afvist); Geografi og Vejrlære 35 (1 afvist); Engelsk 25 (2 afvist); Soret og Handelsvidenskab 39 (2 afvist).

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Generalkonsul i Stockholm under 29. f. M. indberettet følgende angaaende Udsigterne for Søfartens Aabning i Piteå Distrikt:

»Angaaende Udsigterne for Søfartens Aabning i Piteå Distrikt meddeler Vicekonsulatet dersteds under 27. April. at Isforholdene ikke er undergaaet nogen afgørende Forandring i de sidste Uger, hvorfor der næppe tør ventes aabent Vande før den 8.—10. Maj.«

Damperen »Prinsesse Marie«s Undergang. St. Petersborg, 7. Maj. (Ritz. Bur.) Under Forsæde af Marineministeren har den højeste Priseret i Dag afsagt Kendelse i Spørgsmaalet om Skadeserstatning for Det østasiatiske Kompagnis Damper »Prinsesse Marie«, der blev boret i Sænk under den russisk-japanske Krig. Selskabet forlangte foruden den Skadeserstatning paa 727,000 Rubler. Priseretten i Libau havde tilkendt det, endnu 200,000 Rubler i Skadeserstatning. Priseretten sluttede sig i Dag til den af Regeringsadvokaten fremsatte Anskuelse om, at det af Retten i Libau tilkendte Beløb var for højt og nedsatte dette med 20.000 Rubler. Forskellige Firmaers Krav om Forhøjelse af Skadeserstatninger for Varer, der var bleven ødelagt ved Damperens Undergang, blev afvist.

Slaaet over Bord og druknet. Assens, 6. Maj. (Ritz. Bur.) Skipper Chr. Andersen af Valby, paa Rejse fra Kjøbenhavn til Fredericia med Jagten »Annie«, er i Eftermiddag mellem Thurøsand og Assens bleven slaet over Bord af Storsejlet og druknet. Han efterlader sig Hustru og et Barn.

Hans Chr. Christensen.



Den 30. April d. A. afgik tidligere, nu pensioneret Dampskibsfører fra Det forenede Dampskibsselskab Hans Chr. Christensen ved Døden efter nogen Tids Sygdom. Den Afdøde var født i Odense d. 15. Februar 1844 og kom efter Konfirmationen til Søs; efter at have taget Styrmandseksamen i Kjøbenhavn 1869 sejlede han som Styrmand i Sejlskibe paa Hvidehavet, Amerika, Vest- og Ostindien og indtraadte i 1872 i Sundfar-

ten som Styrmand i »Horatio«. Med dette Skib overgik han i 1874 i D. F. D. S.s Tjeneste og sejlede senere som Styrmand i Dampskibene »Horatio«, »Reserven«, »Lund«, »Malmø« og »Gefion«. I 1884 udnævntes han til Fører af »Hveen«, og da »Bryderen« i 1885 byggedes, overtog han dette Skib og førte indtil 1900 »Bryderen« om Vinteren og afvekslende Dampskibene »Øresund«, »Gylfe«, »Saltholm« og »Gjedser« om Sommeren; i 1900 overtog han Dampskibet »Eos«, fra hvilket Skib han samme Aar paa Grund af Sygdom tog Afsked fra Selskabets Tjeneste. Det er dog navnlig som Fører af »Bryderen« i strenge Isvintre, han gjorde sig bekendt, idet han med dette udmærkede Isbryderskib gjorde fortrinlig Tjeneste. Medens Sundet var ufremkommeligt for alle andre Skibe, holdt han Forbindelsen vedlige imellem Malmø og Kjøbenhavn, foruden at han, naar Tiden tillod det, hjalp saavel Selskabets som andre Skibe gennem Isen, ja bogstavelig talt holdt Kjøbenhavns Havn aaben. I 1889 var den bestemt til Hangø for at aabne Havnen dér og havde da det Uheld i Isen at miste alle fire Skrueblade. Skibet blev nu lempet saa meget paa Forenden som muligt og derefter anbragtes Kæder gennem Skruerhullet; disse anbragtes paa Forenden af Dampskibet »Vesuv«, som den skulde hjælpe i Havn, og samtidig lempedes dette Skib først paa Næsen og derefter paa Agterendep, herved lykkedes det at bringe Bryderens Skruenæv over Vandet og paasatte en ny Skruer, saa den atter kunde fortsætte og fuldende sit Isbrydningsarbejde. Man kan forstaa, hvad Anstrængelser det kostede at løfte »Bryderen«s 18 Fod liggende Agterskib saa højt, at Skruenavet kom over Vandet, eftersom alt Lempningsmateriale maatte transporteres over Isen; men Anstrængelserne kronedes som sagt med Held. Som Fører af Øresunds Afdelingens andre Passagerskibe var han anerkendt som en særdeles dygtig og paalidelig Kaptajn, meget afholdt af de talrige Passagerer saavel paa Kysten mellem Kjøbenhavn og Helsingør som paa Malmø.

Han begravedes under stor Deltagelse fra Venner og Kollegers Side d. 5. Maj d. A. fra Kapellet paa Holmens Kirkegaard, hvor man blandt de tilstedeværende bemærkede den tidligere Chef for Øresunds Afdeling, Hr. Axel Hansen, Direktøren for Dampskibsselskabet Øresund, Kapt. Krogh, Formanden for Skipperforeningen, som Repræsentant for D. F. D. S., Skibsinspektør Jespersen, samt fl. a. Ved Kisten paraderede to Kaptajner med florumvundne Flag paa Skibsførerforeningen af 1874 Vegne. Af signerede Kranse saas fra D. F. D. S., samme Selskabs Begravelseskasse, Skibsførerforeningen af 1874 m. fl. Pastor Storm, som forrettede Jordpaakastelsen, talte i varme og smukke Ord over den gamle Kaptajn.

Kapt. Christensen efterlader sig tre Døtre, hvoraf to er ugifte, og den ene gift med Føreren af »Oscar II«, Kaptajn V. Hempel.

Lastelinien.

Hvorledes danske Skibe er stillet overfor udenlandske Skibe i vore danske Havne med Hensyn til Lastning.

Vi har modtaget følgende:

Efter hvad der fortælles, er det paalagt Toldvæsnets at paase, at »Danske Skibe, som ankommer til dansk Havn og er forsynet med Lasteliniemærke, ikke er lastet over nævnte Mærke«. Vil man gaa over til England, da bliver Resultatet det samme; men herved maa dog erindres, at engelske Skibe har allerede gennem mange Aar været forsynet med det saakaldte »Plimsolmærke«. Det synes mig ogsaa aldeles retfærdigt, at England fordrer det samme af udenlandske Skibe som af sine egne; thi hvorfor skal en Udlænding have mere Ret end et Lands egen Befolk-

ning. Saaledes som ovenfor nævnt er Forholdene desværre ikke blevet i Danmark. Nej, det er langt anderledes. Danske Skibe tør ikke komme ind i en dansk Havn uden Frygt for at blive idømt en Mulkt, dersom de er lastet over Mærket; men Danmark tillader derimod udenlandske Skibe, saasom svenske og tyske, at komme lastet med Skandækket i Vandet, ja, der skrives ikke en Gang ind overfor dem, som laster, saa at Vandet staar ind paa Dækket.

Dertil kunde maaske svares, at overfor Tyskland, som er en Stormagt, kan vort lille Land intet stille op i Retning af at tvinge tyske Skibe til at være forsynede med Lastelinie. Muligvis heller ikke overfor Sverige, idet det da igen vilde skade os en Del paa andre Omraader. Men Danmark kan gøre en Del for sine egne, nemlig give dem Tilladelse til at laste det samme, som Skibet tidligere har kunnet laste, og lade være at idømme os Mulkt, fordi vore Skibe er over Mærket ved Ankomsten til en dansk Havn. Hvad det saa angaar med at laste til Lande, som har beordret Lasteliniemærke, da vilde det jo være i enhver Skibsførers egen Interesse ikke at laste dybere end til Mærket for ikke at komme i Konflikt med det Lands Love, til hvilket man er bestemt. Hvorfor skal vi danske Skibsførere ikke nyde samme Rettighed i vort Land som de udenlandske, eller skal vi som Landets egne Børn tilsidesættes, saa at Udlændingen kan komme og bære Frugten hjem til sig? Det vil blive Resultatet.

De Partier, som vore smaa danske Skonnerter for har kunnet tage til Danmark, egner de sig ikke til mere; følgelig vil de udenlandske Skibe herefter komme med de fleste Ladninger til Danmark, de faar da Fragten udbetalt og sejler hjem med den. Var de danske Sejlskibe ligesaa heldigt stillede, da vilde vore egne Skibe kunne komme og faa Fragten udbetalt, og Pengene blev i Landet og blev sat i Omløb her, hvilket vilde være et stort Gode for hele vort Land under de for Tiden trykkende Forhold. Og Udlændingene, som er vore skrappeste Konkurrenter, vilde da ikke faa den Fornøjelse og Glæde at se den danske Sejlskibsflaades Ruin og Undergang. Lad os derfor, alle som én af danske Sejlskibsførere stræbe efter idet mindste at faa de samme Rettigheder i danske Havne, som vore Konkurrenter, og lad os haabe paa, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil støtte os dertil.

F. L. Wilhelm.

Fører af Skonnert »Karen Sophie« af Marstal.

Redningsbaade i Sejlskibe.

Fra en farende Sejlskibsfører har vi modtaget følgende:

I de sidste Aar har Skibsfarten særlig kunnet glæde sig ved vor hjemlige Regerings Omsorg, og der er i saa Henseende indført adskillige Reforme, hvorved alle selvfølgelig har haft til Hensigt at gøre godt, hvad der tilforn var slet. Hvorvidt alt, hvad der er fremkommet, er af det gode, er der imidlertid delte Meninger om, og hvad værre er, de fleste af Meningerne er nok paa den fejle Side; thi adskillige af disse Forslag, som fremkommer, er nok opstaaet hos smarte Folk, der blot føler Trang til at reformere, og har Forslaget saa lidt sund Tanke for sig, saa er Regeringen ofte tilbøjelig til at gaa med dertil.

I de sidste Tider er det nærmest Redningsbaaden, der har tiltrukket sig Opmærksomheden, og hvor Talen har været om dens Bygningsmaade, dens Udrustning, Luftkassernes Materiale osv., har det stedse været Board of Trade eller det overmægtige England, der har faaet Skylden, naar noget er faldet paa tværs af en rimelig Opfattelse af Spørgsmaalet. Hvorledes Board of Trade's Fordringer ser ud paa Papiret, har jeg kun lidet Kendskab

til; men hvorledes de ser ud i Praksis, kender jeg temmelig nøje, og da dette staar ret skarpt i Modstrid med, hvad der forlanges af os, skal jeg her meddele lidt af, hvad jeg saa paa den sidste engelske Plads jeg var. Jeg var sammen med seksten engelske Skonnerter af Størrelse som vore hjemlige, altsaa Skibe paa 200 Tons og ned efter, og som befærder de samme Farvande som vi. Iblandt disse seksten Skibe var der ikke et, som havde to Baade, hvad der forlanges af os*). Der fandtes ikke ét, hvis Baad var belemret med alle de Rekvizitter, som vore Baade skal fyldes med, og der fandtes kun ét, siger og skriver ét, som havde nogen som helst Opdriftsmidler i sin Baad, nemlig Luftkasser. Dernæst var alle deres Baade spejlbyggede, hvilket der i sin Tid blev gjort Ophævelser over hos os. Naar dette nu ikke er nogen Tilfældighed, men noget som gentager sig fra den ene Havn til den anden, saa kan man kun faa den Opfattelse, at enten er vor hjemlige Regering for lydør overfor engelske Fordringer, eller ogsaa forlanger Board of Trade andet og mere af fremmede end af deres egne. Nu kan man jo ikke have noget imod, at der i hvert Skib findes en Baad, som svarer til Hensigten; men dette er vi saa langt fra at have opnaaet, at vi tværtimod er blevet dét berøvet, vi havde tilforn; thi som Baaden var før, da magtede vi at sætte den ud og saaledes gøre os den til Tjeneste, naar Nøden fordrede det; men nu kan vi til Nød sætte den over Bord i en Havn under rolige Forhold. I Søn med uroligt Vejr vil det blive en absolut Umulighed, den vil være knust længe forinden. Dette har altsaa til Følge, at Loven, der tilsigter at frelse Menneskeliv, sætter dem over Styr i Stedet for. Hvis Redningsbaaden fastholdes i sin nuværende Skikkelse, bliver det nødvendigt, enten at have bekvemmere Grejer til at sætte den over Bord med, eller ogsaa at kassere vore store udmærkede Baade og anskaffe den mindre Størrelse som Loven foreskriver, men dermed kommer vi nok af Asken og i Ilden; thi skal en 100 Kubikfods Baad belemres med alt det, Loven foreskriver, og samtidig tage syv Mand ind, saa er der nok mange, der vil foretrække Jollen og lade Loven beholde Baaden. Specielt vil det vel være saaledes i Kollisionstilfælde, hvor Skibet ofte skal forlades i en Hurtighed. Under saadanne Forhold bliver vore lunge og uhaandterlige Redningsbaade ganske umulige.

I. F.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge ikke bragt nogen Bedring i Fragtraterne, og den fragtledige Tonnage har været og er vanskelig nok at placere for prompt Lastning. Tyskland udbyder enkelte mindre Kornlaste til England, ligesom Østnorge ogsaa har sluttet og noterer nogle Islaster af bestemte Størrelser, men Bedring i Raterne har ikke kunnet gennemføres. Vestsverige og Rusland er vedvarende mat saavel pr. straks som senere. Bottenhavet og Finskebugten er uforandret mat pr. straks Afskibning, saa at det er vanskeligt at placere, medens der for senere Lastning er en Del Laster til de forskellige Nordsø- og Kanalhavne, men Befragterne holder paa saa lave Rater, at Forretning er meget indskrænket.

Returfragter Vest fra er mattere og uden Liv, idet der kun er faa Kulfragter i Markedet, og Foderstofflaster mangler.

*) Der synes her at foreligge en Misforstaaelse fra den ærede Indsenders Side. Det er kun i Skibe af over 200 Tons udenfor den indskrænkede Fart, at der forlanges en Arbejdsbaad foruden Redningsbaad (Redningsbaade).

Angaaende de mindre Skibe, da tynder Kornladningerne fra Nordtyskland svært ud; Königsberg er saaledes absolut flovere og vil kun med Vanskelighed endnu kunne gennemføre 5 Mk.; Danzig har stadig en Del Ruglaster pr. Måj, hvorimod Behovet fra de fleste andre tyske Pladser næsten er dækket; der sluttedes i forrige Uge atter for Havre fra Colberg, Greifswald 5 Mk., Stralsund $4\frac{1}{4}$ Mk., hvorimod Rostock kun noterer $3\frac{3}{4}$ à 4 Mk.; Wismar er meget fløv, og flere Skibe har endog maattet gaa ledige derfra; det samme gælder saa godt som alle de slesvigske Havne; heller ikke Hamburg har meget at byde paa, og der er en Del fragsøgende Skibe. Der skal bl. a. være sluttet for Byg til Stralsund og nærliggende Pladser til kun $3\frac{1}{2}$ Mk. Sverig er nærmest uforandret, dog synes der at være nogle færre Stenladninger fra Syd-sverig. Halmstad og Warberg er derimod blottet for Laster, og Lysekil noterer kun til Hamburg 4 Mk. og stiller i Udsigt til Königsberg $3\frac{1}{2}$ à $3\frac{3}{4}$ Mk. Norge har ud over enkelte Ladninger Feldspath til Hamburg 5 Mk., Stettin $4\frac{3}{4}$ Mk., heller intet af Interesse. Danmark ligger ligeledes meget mat baade fra Provinserne og fra Kjøbenhavn, som sluttede Oljekager (i Sække) til Trelleborg 11 Øre, Melassefoder til Aarhus 10 Øre, Soya-kager til Norrkøping $3\frac{1}{2}$ Kr. samt for Byg til Bornholm 12 Øre.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Januar Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 16 amerikanske, 1 argentinsk, 14 britiske, 3 danske, 6 franske, 5 tyske, 2 italienske, 16 norske, 1 peruviansk, 7 russiske, 4 svenske, 1 tyrkisk, ialt 76. Dampskibe: 4 amerikanske, 26 britiske, 1 dansk, 2 hollandske, 1 fransk, 4 tyske, 1 græsk, 4 norske, 1 russisk, 2 svenske, 1 urugnsk; ialt 47.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 30, Kollision 3, beskadiget af Ild 1, sunket 2, forladt 7, Kondemnation 28, forsvundet 5. For Dampskibene: Stranding 18, Kollision 7, beskadiget af Ild 2, sunket 6, forladt 3, Kondemnation 10, forsvundet 1.

Til Bureau Veritas er i Februar Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: 17 amerikanske, 1 østrigsk, 11 britiske, 3 franske, 4 tyske, 5 italienske, 1 norsk, 1 portugisisk, 5 russiske, 5 spanske, 1 svensk, 4 tyrkiske; ialt 58. Dampskibe: 4 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 14 britiske, 2 danske, 1 hollandsk, 3 franske, 2 tyske, 2 græske, 1 italiensk, 3 norske, 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 37.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 21, Kollision 1, beskadiget af Ild 2, sunket 1, forladt 5, Kondemnation 25, forsvundet 13. Dampskibene: Stranding 14, Kollision 2, sunket 2, forladt 1, Kondemnation 16, forsvundet 2.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 4. ds. fandt den officielle Provetur i Sundet Sted med det hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibs-værft til »D. F. D. S.« byggede Dampskib »Odin«. Prøven faldt i enhver Henseende, saavel hvad angaar den opnaaede Fart som Kulforbrug, ud til de om Bord værende Repræsentanters Tilfredshed.

Den 16. April foretoges der fra Flensborg Skibbygnings Selskabs Værft Provetur med Fragtdampere »Annie Hugo Stinnes 6«, bygget for Regning Firmaet Hugo Stinnes, Mühlheim. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 253', største Brede 37', Dybde 20'. Lastevnen er c. 2,400 Tons.

Passagerdampere »Schwalbe II«, bygget for Regning Flensborg-Ekensund og Sønderborg Dampskibsselskab, paa Flensborg Skibbygnings-Selskabs Værft, er d. 23. April

bleven afleveret. Skibet har følgende Dimensioner: Længde 80' 6", Brede 18' 6", Dybde 7' 8".

Dampskibet »Kongedybet« (Stabelnummer 128) bygget for Regning 2den Ingeniørdirektions 3dje Bygningsdistrikt, Kjøbenhavn, blev fornylig sat i Vandet fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 59' $\frac{1}{2}$ " langt i Hoveddækket, 14' 8" bredt og 7' 8" dybt i Rummet og bliver forsynet med Compound Maskine med Overflade Kondensation af 100 ind. HK.

Skonnerten »Senator« af Thuro, er af Ejeren Kulhandler A. M. Andersen solgt til et Rederi i Geestemünde for en Sum af 4,000 Reichsmark. »Senator« maalet 106 Brutto Reg.-Tons og er bygget i Svendborg i 1872. (»Svendb. Amtst.«)

I Aalborg

provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. Havre 7./5. til Dunkerque. — Alexandra, Nielsen, afg. Piræus 8./5. til Salonica. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 8./5. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arenal 8./5. hertil. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 7./5. — Antwerpen, Mad- sen, ank. hertil 6./5. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 22./5. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Petersburg 28./5. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 7./5. for Antwerpen. — Ba- ron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 6./5. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Riga 7./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 5./5. til Kristianssand. — Chr. Brøberg, Mor- tensen, ank. hertil 21./5. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 8./5. — Dagmar, Bøgvad, afg. Boness 5./5. til Genua. — Douro, Søberg, afg. Madeira 7./5. til Sevilla. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 7./5. til Neufahrwasser. — Florida, Andersen, afg. New- castle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, pass. Bruns- büttel 6./5. for London. — Garonne, Kroniam, ank. Riga 8./5. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 8./5. til Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 7./5. til New York. — Hengesl, Mueck, afg. Riga 7./5. hertil. — Hjelm, Petersborg, ank. her- til 9./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Algier 8./5. — Jo- lanta, Simonsen, afg. herfra 6./5. til Petersburg. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 4./5. — Kentucky, Andresen, afg. New York 22./4. til Rotterdam. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./5. — Kursk, Gommesen, afg. Riga 7./5. til Bordeaux. — Leo- pold II, Rasmussen, afg. Libau 7./5. til Hull. — Loire, Craigh- nou, afg. Rochelle 7./5. til Dunkerque. — Louise, Bønnelykke, ank. hertil 4./5. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 20./4. — I. P. Holmblad, Svane, ank. Petersburg 29./4. — Moskoy, Jon- sen, afg. Antwerpen 8./5. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Palermo 8./5. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Peters- borg 6./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 5./5. — Omsk, Harder, ank. Hull 4./5. — Oscar II, Hempel, afg. Kri- stianssand 9./5. til Kristiania. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Jacksonville 6./5. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 7./5. for

London. — Pregel, Iversen, ank. Riga 26./4. — Saga, Wiberg, afg. Königsberg 8./5. hertil. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 8./5. — Seine, Dampt, afg. herfra 7./5. til Petersborg. — Texas, Lissner, ank. Filadelfia 5./5. — Thyra, Jørgensen, afg. Troudhjem 7./5. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Reval 8./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 9./5. — United States, Wulff, ank. New York 3./5. — Viking, Meyer, afg. herfra 8./5. til Arendal. — Dagfin, afg. Swansea 6./5. hertil. — Karin, ank. Stettin 5./5. — Vadsø, ank. Liverpool 3./5.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Avonmouth 8./5. til Kjøbenhavn. — Tranquebar, van Deurs, ank. Wladivostok 4./5. — Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 7./5. til Port Said. — Cathay, Kruise, afg. Hongkong 3./5. til Singapore. — Bandon, Thomsen, pass. Tarifa 1./5. for Port Said. — Bintaug, Juel-Hansen, pass. Perim 1./5. for Calicut. — Pangan, Knudsen, afg. St. Nazaire 8./5. til London. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 27./4.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Demerara 3./5. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 4./5. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 2./5. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersburg 1./5. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 21./4. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersburg 2./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 1./5. — Russ, Petersen, pass. Funehal 6./5. for U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Savona 4./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26./4. til Petersborg. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22./4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Taganrog 23./4. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22./4. til Nørresundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Hull 7./5. — Nawa, Dahl, ank. Vejle 7./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Narva 6./5. — Russia, Poulsen, ank. Grimby 6./5. — Carl Hecksher, Stark, afg. Swansea 27./4. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20./4. — Normannia, Eriksen, ank. Carbarien 2./5. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 6./5. — Canadia, Jespersen, ank. Rio Grande de Sul 4./5. — Livonia, Lindberg, ank. Wiborg 27./4.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, ank. New York 5./5. — Patria, Larsen, ank. Casilda 4./5. — Gratia, Sørensen, afg. Nicolajeff 1./5. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 3./5. —

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 26./4. — Gallia, Nielsen, ank. Dordrecht 4./5. — Caledonia, Hansen, afg. Gullport 22./4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 6./5. — Kottonia, Rasmussen, ank. Petersborg 25./4.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Hull 3./5. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 30./4. — Carbonia, Mathiasen, afg. Gibraltar 6./5. — Estonia, Winckler, afg. Nuevita 4./5.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Korsør 6./5. — Selandia, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 5./5. — Secalia, Jensen, ank. Santiago de Cuba 28./4. — Frumentia, Andersen, ank. Veracruz 30./4. — Boscia, Skovgaard, ank. Parrsboro 30./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kristiania 4./5.

Æra. Energi, Jensen, ank. Helsingør 3./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Esbjerg 7./5. til Wear. — Nautik, N. Nielsen, pass. Coreubion 6./5. for London. — Nordsøen, Gram, pass. Deal 6./5. for Almeria. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 7./5. for Penarth. — Ellen, Hansen, pass. Lissabon 3./5. for Swansea. — Fylla, Christensen, ank. Gefle 6./5. — Gerda, Iversen, pass. Deal 7./5. for Hamburg. — Hebe, Gregersen, afg. Hamburg 4./5. til South Shields. — Inger, Larsen, ank. Gandia 7./5. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Blyth 6./5. — Laura, Pedersen, afg. Ibiza 4./5. til Aberdeen. — Cito, Jepsen, ank. Swansea 6./5. — Napoli, Mathiasen, afg. Middlesbro 7./5. til Trelleborg. — Bodil, Udall, afg. Königsberg 7./5. til Belfast. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Aviles 3./5. — Nerma, Schiff, ank. Newcastle 7./5. — Alfa, Lauritsen, pass. Kanalen 7./5. for Bridport.

Skandia. Gulfaxe, Ankorsen, ank. Riga 1./5. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 8./5. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 7./5. — Seack Steenberg, Theilland, afg. Frederikshavn 4./5. til Ghent.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg. Malmø 4./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 8./5. nordg. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Kiel 7./5. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Frederikshavn 7./5. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Kroustadt 6./5. — Ajax, Brorsen, afg. Riga 4./5. — N. G. Petersen, Hansen, afg. Helsingør 6./5. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Havre 7./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Rosas 27./4. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 3./5. — Elna, Rathje, ank. Methil 3./5. — Therese, Petersen, afg. Blyth 4./5. — Jeanne, Løffer, afg. Sundsvall 3./5. — Vera, Risø, afg. Blyth 5./5. — Daisy, Lagesen, afg. Hernøsand 7./5. — Anine, Leth, ank. Middlesbro 7./5. — Simone, Møller, ank. Stockholm 3./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 6./5. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Hamburg 1./5. til Port Wladimir. — Paris, Tholander, ank. Windau 1./5. — Bryssel, Kaas, afg. Dakar 27./4. til Rufisque.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aarhus 30./4. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Barry 22./4. til St. Vincent. — Roma, v. Thun, afg. Barry 26./4. til Dakar.

Frem. Austa, Bagger, er ank. Baltasound. — Vera, Thing, ank. Wismar 2./5. — Freja, Nielsen, ank. Göteborg 6./5.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Grangemouth 4./5. til Kronstadt. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 7./5.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Hull 2./5. — Eklipatika, Hemmingsen, ank. Riga 22./4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 5./5. — Urania, Clausen, ank. Newcastle 5./5.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Derwenthaugh (Tyne) 6./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 28./4. — England, Andersen, afg. London 5./5. — Hollaud, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 4./5. — Rusland, Nielsen, afg. Seaham 5./5.

Europa. Europa, Hansen, ank. Lovisa 29./4. — Frankrig, Friis, pass. Kjøbenhavn 4./5. for Riga. — Tyskland, Danstrup, afg. Kjøbenhavn 3./5. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 5./5.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætua, Pedersen, ank. Lemvig 3./5. — Urda, Jacobsen, afg. Rio Grande 2./4. til Falmouth.

Svendborg. Martin, Wilde, ank. Harburg 26./4. — Lyø, Jensen, ank. Kristiania 28./4. — Dagny, Rasmussen, ank. Fagnborg 28./4. — Severine, Jensen, ank. Halmstad 28./4. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Åbo 29./4. — Jens, Eriksen, ank. Holmsund 28./4. — Marie, Andersen, ank. Trondhjem 28./4. — Belona, Nielsen, ank. Vaag 29./4. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Kragerø 29./4. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Montrose 29./4. — Ludvig, Jørgensen, ank. Folkestone 27./4. — Elise, Andreasen, ank. Boness 27./4. — Zenitha, Jensen, ank. Stettin 29./4. — Fanny, Hansen, ank. Granton 29./4. — Vega, Rasmussen, ank. Gefle 29./4. — Freir, Brandt, ank. Borkum 29./4. — Najaden, Rasmussen, ank. Western Point 29./4. — Gæa, Petersen, ank. Stockholm 30./4. — Emilie, Rasmussen, ank. Newcastle 30./4. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 30./4. — Ring Andersen, Hansen, ank. Hobro 1./5. — Sophie, Mikkelsen, ank. Caen 30./4. — Galathea, Jensen, ank. Treport 1./5. — Urania, Robech, ank. Sølvborg 30./4. — Danmark, Husfeldt, ank. Nystad 1./5. — Niels Juel, Olsen, ank. Hernøsand 2./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. La Rochelle 2./5. — Freja, Jensen, ank. Stockholm 3./5. — Althea, Rasmussen, ank. Riga 2./5. — Kruse, Larsen, ank. Plymouth 2./5. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Larvik 1./5. — Valdemar, Andreasen, ank. Dieppe 2./5. — Capella, Hansen, ank. Westhartlepool 4./5. — Ellen, Andersen, ank. Stockton 3./5. — Kamma, Fisker, ank. Kjøbenhavn 3./5. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Helsingborg 4./5. — Fyn, Mouritzen, ank. Landernau 4./5. — Ester, Petersen, ank. Aabenraa 4./5. — Ane, Jørgensen, ank. Grangemouth 4./5.

Æra. Th. Lohse, Boye, ank. Nakskov 2./5. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Cadiz 3./5. — Minde, Rasmussen, ank. Karlshamn 2./5. — Mars, Stegmann, ank. Memel 2./5. — Svip, Jensen, ank. Åhus 2./5. — Neptun, Jensen, ank. Lysekil 2./5. — Emilie, Hansen, ank. Neustadt 3./5. — Arietis, Andersen, ank. Larvik 2./5. — Salvador, Sand, ank. Exmouth 3./5. — Vera, Clausen, ank. Dysart 3./5. — M. Hay, pass. Dungeness 1./5. vestg. — Lorenz pass. Dungeness 1./5. for vestg. — Niels, Caspersen, ank. Yersey 3./5. — Argus, Jensen, afg. Abbeville 1./5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Rudkjøbing 4./5. — Marie, Boye, ank. Blyth 3./5. — Johanne, Stegmann, ank. Danzig 3./5. — Amor, Hansen, ank. Stralsund 4./5. — Yrsa, Hansen, ank. Cadiz 4./5. — Ofelia, Clausen, ank. Gudhjem 5./5. — Lauritz, Folmer, ank. Kööen (Frederikstad) 6./5. — Hosanna, Raahauge, ank. Plymouth 5./5. — Frey, Petersen, ank. Sølvborg 4./5. — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 6./5. — Hekla, Hermansen, ank. Stockholm 6./5. — Ariel, Christensen, ank. Brevik 6./5. — Ingolf, Olsen, ank. Charlestown 5./5. — Marthing, Friis, ank. Reine (Lofoten) 5./5. — Merkur, Christensen, ank. Reykjavik 5./5. — Smart, Christensen, ank. Kjollefjord 6./5. — Amalie, Andersen, ank. Kolberg 7./5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Pillau 7./5. — Anne, Schmidt, ank. Swinemünde 7./5. — Pampa, Svendsen, ank. Sølvborg 7./5. — Malfridur, Hansen, ank. Åhus 7./5.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 10. Maj 1910. — Hans Chr. Christensen. — Lastelinien. — Redningsbaade i Sejlskibe. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs-

Provierteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 162 Skibsprovianteringsforretning
Urtekram- & Farvehandel.
Havnegade 37, Nakskov. Telf. 162

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have Ill Salg

Skibes Købs- og Salgs-Bureau

„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel, fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertbrig — For og agter Skonnerter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjælpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejldug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trætes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

W. Coops Skibshandel

Vejle.

Al Slags Proviant til Udførsel, Lager af alle Skibsrekvisitter.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

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

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrør Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Sandballast

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

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5552

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet 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 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

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

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

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

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

Kjøbenhavn, d. 13. Maj 1910.

Udvidelse af det russiske Søterritorium. Ved en russisk Lov er fornylig den i Følge Følkellet antagne Grænse, hvorefter Søterritoriet strækker sig tre Sømil fra Kysten, blevet udvidet til tolv Sømil, regnet fra Middelhøjvandsgrænsen. Denne Bestemmelse er ikke alene af stor Betydning for Fiskerifartøjer, men ogsaa for Handelsskibe, da disse i Fremtiden ikke kan aabne for deres toldfri Proviant, naar de er tre Sømil fra Kysten, men først naar de er tolv Sømil derfra, og maa være klar over at til den Afstand er naaet, befinder de sig paa det russiske Riges Omraade.

(»Hansa«.)

Dansk mexikansk Konvention. Den danske Gesandt i Washington, Greve Carl Møllke har d. 3. Maj i Byen Mexiko underskrevet en Handels- og Skibsfartskonvention mellem Kongeriget Danmark og De forenede mexikanske Stater. Konventionen træder i Kraft efter Udvekslingen af Ratifikationerne, der skal finde Sted i Mexiko snarest muligt. (Ritz. Bur.)

Føreren af Dampskibet »Morsø« har som Belønning for Redning af Besætningen fra den svenske 3/m. Skonnert »Donia« i Østersøen, d. 10. Nov. f. A. i stormende Kuling, erholdt et stort og pragtfuldt Sølvbæger med følgende Inskription:

»Till Befälhafveren af danske Ångfartyget »Hjelm«, Sjøkaptenen A. V. Sørensen, for människovänligt Handlingssätt mot svensk Fartygsbesättning.«

Paa den modsatte Side fandtes Kong Gustafs Navnetræk. Til de fire Mand, som var i Baaden, medfulgte endvidere et Beløb af 100 Kr., 25 Kr. til hver.

Et godt udført Stykke Sømandsarbejde. Dampskibet »Dania«, Kapt. P. Petersen, tilhørende Dampskibsselskabet Kjøbenhavn, for Tiden løbende paa »Cosmopolitan Linien«, afgik med en Ladning Stykgods fra Filadelfia d. 26. Marts bestemt til Rotterdam. Fem Dage efter Afgangen brækkede imidlertid den ene Mellemaksel, antageligt ved at Skruen har slået imod Vraggods, og Maskinen var altsaa dermed ubrugelig.

I Stedet for nu at søge at faa Assistance af forbisejlende Skibe for at søge Nødhavn paa New Foundland eller andet Sted for Reparation, besluttede Kaptajnen i Samraad med sine Dæks-Officerer og Mestre at forsøge at naa frem til Bestemmelsesstedet efter en foreløbig Reparation af Akslen. Dette Reparationsarbejde udførtes ogsaa saa tilfredsstillende, at Rejsen med Forsigtighed kunde fortsættes, og Skibet ankom til Rotterdam med en Forsinkelse af 6 à 7 Dage. Da Vejret var haardt paa Rejsen maatte man flere Gange stoppe og afvente bedre Forhold. Baadene mistedes, og forskellige andre Havarier paa Dækket indtraf, men trods dette afsloges dog Hjælp af passerende Dampere, hvad der flere Gange blev tilbudt, og Skibet kom ved egen Hjælp til Bestemmelsesstedet; end ikke en Slæber brugtes for at naa op ad Floden til Losseplads.

Der er ved denne Lejlighed sparet meget store Udgifter for Rederi og Assurandører, og efter Forlydende paatænker man ogsaa fra denne Side at vise sin Erkendtlighed overfor saavel Fører som Mestre for det godt udførte Arbejde. Sagen har i Søfartskredse i Rotterdam vakt berettiget Opmærksomhed. Besværlighederne ved

en saadan Rejse og det Ansvar, en Fører ved en saadan Lejlighed paatager sig, kan vanskeligt bedømmes uden af Fagfolk, og det Resultat, der her er bleven naaet, tjener til Ære for den danske Sømandsstand.

Havnestrejken i Dunkerque endl. Strejken i Dunkerque havde d. 3. og 4. Maj antaget meget foruroligende Dimensioner, idet de Strejkende optraadte saa voldsomt, at 4,000 Soldater maatte udkommanderes. Den 4. var Butikerne lukket og Sporvognskørselen indstillet. De Strejkendes Antal beløb sig til 12,000.

Efter et Møde d. 5. Maj har Havnearbejderne vedtaget at genoptage Arbejdet fra d. 6. ds.

(»Norg. Sjøft.«)

Ulykke paa Søen. Falkenberg, 10. Maj. (Ritz. Bur.) Til Grinsholmen i Nærheden af Falkenberg, er der indkommen en Baad, tilhørende den norske Skonnert »Marie Louise« af Frederikshald, der er forulykket ved Nidingarne. I Baaden befandt sig Kaptajnen, der var uden Bevidsthed, og to Mand af Besætningen i Live og tre som Lig.

Ulykken skete d. 9. ds. ved Firetiden om Eftermiddagen under den stærke Storm. Det lykkedes hele Besætningen at komme i Jollen og komme væk fra det synkende Skib. Under Besætningens Omlakken paa Havet bukkede Styrmanden, Stewarden og en Matros under for Lidelserne og døde. Den 66-aarige Kaptajn P. Alqvist mistede i Nattens Løb Bevidstheden, og han er endnu meget medtaget af Strabadserne, dog mener man at kunne redde hans Liv. Den natlige Tur i den aabne, vandfyldte Baad var yderst besværlig, og de Ombordværende led uhyggeligt. Den 18-aarige Stewart viste tydelige Tegn paa Vanvid, inden han døde. Om Natten passerede en Dampner forbi, men de Skibbrudnes Raab hørtes ikke. Ved Daggry observerede de overlevende Land nær ved; de opdagedes af en Kystvagt, som straks skaffede Hjælp og bjergede de ulykkelige, hvis sidste Kræfter da var udtømt.

Skibsulkykke. Kalmar, 10. Maj. (Ritz. Bur.) Under den orkanagtige Storm i Gaar gik ved 11-Tiden om Aftenen den svenske Skonnert »Sofie« med Vinden fra Syd gennem Kalmarsund og grundstødte lige udenfor Mølen. Da Vinden straks derpaa sprang om i Øst, blev Skonnerten dreven af Grunden og kæntræde. To Bugserbaade søgte at assistere, men uden Resultat, og Skibet sank. Besætningen, der bestod af fire Mand, menes at være gaaet under. »Sofie« var paa Rejse fra Gotland til Karlskrona, lastet med Kalk.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 10. Maj. (Ritz. Bur.) Fabrikant H. C. Christiansen. Kjøbenhavn, dømtes til Betaling af 2,118 Kr. for en af Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok leveret Motorbaad, medens Modtageren, Grosserer Gustav M. Salomonsen, der havde bestilt Baaden gennem Christiansen, frifandtes.

— Svitzers Bjergningsentreprise tilkendtes 4,000 Kr. for Bjergning af Dampneren »Sorrento«, der d. 1. Januar 1910 grundstødte i Sundet Syd for Lynetteløbet.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk bekendtgør i nærværende Nummer af Bladet et Uddrag af Foreningens Regnskab for Driftsaaret 1909.

Paa Grund af Pinsehelligdagene vil *Dansk Søfartstidende* i næste Uge kun udkomme én Gang, nemlig Torsdag d. 19. ds.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 90/1909, afsagt d. 15. April 1910. Skibsreder F. Depeaux i Rouen mod A/S. Dampskibsselskabet Hamlet i Likvidation, Esbjerg.

Ved et i Rouen d. 8. Marts 1907 mellem det danske Dampskibsselskab Hamlets derboende Forretningsfører og Skibsreder F. Depeaux sammesteds oprettet Certeparti med to Tillægskontrakter af samme Dato befragtede Depeaux Hamlets eneste Damper »Herlève« til for Tidsrummet indtil 28. Februar 1908 at føre Kul fra England til forskellige franske Havne mod nærmere fastsatte Fragtrater. »Herlève«, der er bygget i 1883, maaler 1,387 Brutto Reg.-Tons. Efter at have foretaget et Par Rejser mellem Swansea og Rouen paasejlede Skibet paa sin tredje Rejse paa Vejen til Swansea d. 25. April 1907 i taaget Vejr den norske Skonnert »Leidi«, der sank. De fleste af Skonnertens Besætning reddedes om Bord i »Herlève«, men en Mand druknede. Sammenstødet skete i rum Sø c. 14 Sm fra Plymouth, altsaa udenfor engelsk Soterritorium. »Herlève«, der kun havde lidt ringe Skade, søgte ind til den fornævnte Havn. Her blev imidlertid »Herlève« efter Begæring af det norske Skibs Rederi og Ladningsejere, der krævede Erstatning til Beløb af henholdsvis £ 2,790 og £ 24,151, beslaglagt af de engelske Myndigheder. Efter det under nærværende Sag fremkomne synes »Herlève«s Rederi at have anset det for givet, at i hvert Fald en Del af Skylden for Sammenstødet maatte paahvile »Herlève«, og at dette vilde kunne medføre, at de ved en Dom i England efter engelsk Lovgivning kunde blive dømt til at betale en Erstatning, der oversteg Værdien af Skib og Fragt. Rederiet fandt derfor ikke Anledning til at indlade sig paa en Proces i England, men opgav Skibet. Efter at de engelske Autoriteter havde nedsat det norske Skibs og Ladnings Krav til henholdsvis £ 2,672.10.8 og £ 21,949.10.8, blev »Herlève« solgt ved Tvangsauktion den 20. Juni s. A. for £ 5,425 eller Netto £ 5,208.13.6, der deltes mellem det norske Skibs Redere og Ladningsejere. Senere er Forsikringssummen for »Herlève« indbetalt til dettes Rederi, som er traadt i Likvidation.

»Herlève«s Kaptajn havde paa Rederiets Vegne allerede d. 17. Maj 1907 ved Handelsretten i Rouen anlagt Sag mod Depeaux til Betaling af 5,180 Frcs. 10 Ctm., som Depeaux formentes at skyldte i Fragt for den forløbne Tid. Depeaux, der indrømmede at skyldte Beløbet, anlagde nu Kontrasøgsmal til Betaling af Skadeserstatning for Brud paa den indgaaede Befragtningsoverenskomst, idet han gjorde gældende, at der ved Fragtraternes Stigning siden Marts 1907 var tilføjet ham et betydeligt Tab ved »Herlève«s Udeblivelse. Han kontraindstævnte i denne Anledning baade »Herlève«s Kaptajn og Rederi. Disse gav ogsaa Møde og procederede Sagen baade i Formaliteten og Realiteten. Ved sin den 6. December 1907 afsagte Dom forkastede Retten de mod Kontrasøgsmålet fremsatte Indsigelser og kendte Depeaux berettiget til Skadeserstatning. Da dennes endelige Størrelse ikke ved Dommens Afsigelse kunde fastsættes, dømtes Hamlets Likvidatorer og »Herlève«s Kaptajn til foreløbig at betale

Depeaux et Beløb af 10,000 Frcs. med Fradrag af det indtatte Fragtbeløb og med Tillæg af Sagsomkostningerne, saaledes at Ret til yderligere Skadeserstatning blev forbeholdt og saaledes, at de Indstævnte dømtes personlig og in solidum til Betaling af det nævnte Beløb. Denne Dom stadfæstedes af Appelretten i Rouen d. 13. August 1908.

Under denne Sag søger nu Citanten de Indstævnte ved nærværende Ret som vedlaget Værneting til Betaling af Skadeserstatning i den fornævnte Anledning; han har under den mundtlige Procedure endelig opgjort sit Krav efter Fradrag af det de Indstævnte tilkommende Fragtbeløb til 44,781 Frcs. 41 Ctm. eller Kr. 32,378.32 med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden, subsidiært mod at betale saa lidt som muligt.

Citanten hævder, at den i Frankrig afsagte Dom maa gælde som res judicata, og at Spørgsmaalet under nærværende Sag derfor kun kan være, hvilken Erstatning der maatte tilkomme Citanten udover det ved den franske Dom foreløbig fastsatte Beløb.

De Indstævnte gør gældende, at det Resultat, hvortil den franske Dom er kommet, er urigtigt, og at Dommen ikke kan gælde som res judicata under nærværende Sag. De Indstævnte hævder i førstnævnte Henseende, at de, da Kollisionen er sket i rum Sø, maa være dansk Lovgivning underkastet, og at de, da Rederen efter dansk Søløve kun hæfter med Skib og Fragt saavel for den ved Skippers eller Mandskabs Fejl forarsagede Skade som for Skipperens Misligholdelse af indgaaet Kontrakt, ikke kan have Forpligtelse til at svare anden Erstatning til Ejerne af de ved Kollisionen ødelagte Genstande og til Citanten end den, de Paagældende kan faa ved at gøre sig betalt med Værdien af Skib og Fragt. De gør derhos gældende, at de maa have været berettiget til at opgive Skibet for at undgaa det yderligere Ansvar engelsk Retsopfattelse nemlig maatte paalægge dem, og at der derfor højst kan være Tale om, at Citanten endnu kan holde sig til Fragten.

I sidstnævnte Henseende hævder de Indstævnte, at en dansk Domstol ikke kan være bunden ved en fransk Dom, hvis Rigtighed den ikke anerkender, men at den maa værne de under dens Jurisdiktion hørende mod en udenlandsk Domstols Retsvildfarelser. De hævder derhos, at den franske Domstol ikke efter danske Retsregler har haft Kompetence til at tage Spørgsmaalet under Paakendelse, idet der ikke under en af Kaptajnen mod Befragteren anlagt Sag kan anlægges Kontrasøgsmal mod Rederiet i al Fald ikke saaledes, at Dommen kommer til at forpligte Rederiet udover det, hvorover Skipperens Myndighed strækker sig, nemlig Skib og Fragt.

I de anførte Betragtninger kan der ikke gives de Indstævnte Medhold. Allerede fordi det efter det Foreliggende ikke kan antages, at »Herlève«s Kaptajn er skredet til Søgsmålet uden Rederiets Vidende og Vilje, maa Kontrasøgsmålet betragtes som ogsaa efter danske Retsregler rettelig anlagt. Han har optraadt paa Rederiets Vegne som dets Rettergangsfuldægtig, og Rederiet, som selv er stævnet under Sagen, og som har ladet give Møde og har fremsat sine Indsigelser, maa derfor finde sig i, at der er givet ikke blot Dom til Kompensation men selvstændig Dom. Men har den franske Domstol ogsaa efter danske Retsregler haft Kompetence til at inddrage Spørgsmaalet under sin Afgørelse, maa den afsagte Overretsdom tages til Følge. Det maa betragtes som en ret almindelig anerkendt Grundsætning, at fremmede Domme afsagte af en Ret, hvis Kompetence ikke kan bestrides, i Almindelighed uden fornyet Prøvelse maa lægges til Grund ved den Sag, hvorunder den søges gjort gyldig i Hjemlandet.

Retten kan ikke finde, at der her foreligger Omstændigheder, der kan medføre en Fravigelse af denne Grundsætning, navnlig ikke da der i Certepartiet findes en Bestemmelse om, at alle Uoverensstemmelser, der opstaar i Lossehavnen, skal bedømmes efter fransk Ret,

og da de franske Domme ogsaa synes at have gjort dette, idet de navnlig synes at bygge paa fransk Rets Regler om »Abandon« (en Udtalelse under Proceduren her ved Retten om, at Dommen har lagt engelsk Ret til Grund, er næppe ganske rigtig. Dommene nævner, men synes ikke at underkaste sig engelsk Ret). Den franske Overretsdømme synes at lægge Hovedvægten paa, at Rederne ikke har forsvaret sig mod det Søgmaal til Skadeserstatning, der er anlagt af det paasejlede Skibs Rederi, og at dette er en frivillig Handling, som ikke kan præjudicere Depeaux's Krav, samt at Rederne har ladet deres Skib i Stikken uden at afgive nogen behørig Forkyndelse om »Abandon« og ved at lade det sælge har gjort sig det umuligt at stille det til Disposition for de Berettigede. Denne eller lignende Betragtninger maatte formentlig ogsaa blive afgørende, hvis Sagen — paa de Retten foreliggende Oplysninger — skulde bedømmes selvstændigt af nærværende Ret. Der foreligger ingen Dom, der afgør Skyldsspørgsmaalet ved Kollisionen (end ikke en Søforklaring er Retten forelagt). Retten kan saaledes ikke med Sikkerhed gaa ud fra, at »Herlève's Rederi har været nødt til at opgive sit Skib, og i ethvert Tilfælde havde Depeaux haft Krav paa rettidig Underretning, da han — efter dansk Ret i ethvert Tilfælde — havde Ret til at konkurrere med de andre Berettigede. Den Omstændighed, at »Herlève« er blevet beslagnet i en engelsk Havn og saaledes bleven engelsk Jurisdiktion underkastet, kan ikke fritage Rederiet for Ansvar overfor Depeaux, naar det for at undgaa Dom efter engelske strengere Regler frivillig foretager Handlinger, der gør det umuligt for Rederiet at opfylde sine Forpligtelser overfor Depeaux.

Paa de øvrige omstridte Punkter i de franske Dømmes Begrundelse af Domsresultatet finder Retten heretter ikke Anledning til at komme ind. De Indstævnte vil saaledes have at tilsvare Citanten en Erstatning. Hvad dennes Størrelse angaar, statuere de her under Sagen fremlagte franske Domme kun, at der i det mindste skal tilsvares 10,000 Frcs. (Den fortjente Fragt indbefattet).

Citanten har imidlertid som ovenfor anført forlangt hele Erstatningens Størrelse afgjort ved nærværende Rets Dom og har i den Anledning fremlagt forskellige Oplysninger og Beregninger. Retten maa efter de saaledes foreliggende Oplysninger vel gaa ud fra, at Citanten navnlig som Følge af stigende Fragtsatser har lidt et større Tab end de ovennævnte 10,000 Frcs., men kan dog ikke finde det tilstrækkelig antageliggjort, at Citantens Tab er saa stort som af ham angivet. Retten tør ikke efter de fremkomne Oplysninger regne med, at »Herlève« i den resterende Kontraktid kunde have gjort mere end c. 20 Rejser frem og tilbage og tør heller ikke ganske gaa ud fra, at det aldrig har været Citanten muligt at skaffe Skib af »Herlève's Størrelse til lavere Fragtsats end de Satser, der er lagt til Grund ved Citantens Beregninger. Retten maa efter en Gennemgang af de fremlagte Oplysninger finde, at Citanten i samlet Erstatning (Sagsomkostninger ved de franske Sager indbefattet) kan have passende Krav paa foruden de 5.180 Frcs. 10 Ctm., som Citanten skylder i Fragt, endvidere at erholde udbetalt et Beløb af 10,000 Frcs., og der vil altsaa være at give Dom for dette Beløb med Renter som paastaet og nærværende Sags Omkostninger, som findes at kunne bestemmes til 300 Kr.

Søfolks Deltagelse i Folketingsvalg.

Vi har modtaget følgende:

Et Folketingsvalg staar atter for Døren, uden at det i Fjor i Folketinget indbragte Lovforslag om Søfolks Del-

tagelse i Folketingsvalg er naaet frem til Vedtagelse, trods den megen Velvilje, der fra alle Sider vistest det ved den 1ste Behandling, det fik i Folketinget.

Beklageligt er det, at den danske Sømandsstand endnu en Gang ene af alle Vælgerklasser skal staa som den Tilsidesatte uden endda at være sikker paa, at nu er det sidste Gang, det sker; men det maa dog staa alle saa indlysende klart, at den Mand, der ved at tjene sit Udkomme paa Søen underholder sin Familie og betaler sine Skatter, som aftjener sin Værnepligt og ellers i et og alt opfylder sine Borgerpligter, ogsaa maa have Krav paa sin Borgerret.

Medens andre Stænder ved Hjælp af Valgretten har skaffet sig Begunstigelser og Støtte af forskellig Art, er Sømandsstanden, som under den nuværende Ordning er ude af Stand til at skaffe sig blot den mindste Indflydelse, sunket hen i en Upaaagtethed, som den højlig trænger til at komme ud af. Kun at yde, ej at nyde, har hidtil været Sømandens Lod, ikke en Gang det kosteligste Gode for et frit Folk — Retten til at være medbestemmende i Styrelsen af det Land, hvoraf han er saa god en Søn som nogen, har været ham beskaaren.

En saadan Særstilling som den, Sømandsstanden for Tiden indtager, kan ikke opretholdes uden at virke sløvende og nedbrydende paa dens Selvfølelse, Initiativ og Handledygtighed. Derfor kræver Søændene at blive sat i Stand til at udøve deres Valgret, og de haaber, at Nationen, der allid har kunnet være sin Sømandsstand bekeendt, har Sympati derfor og vil støtte dette Krav.

I Haab herom appellerer vi da til den danske Offentlighed om at støtte denne Sag og bære den frem som sin egen, rejse den paa Valgmøderne og Valgtribunerne, saaledes at den kommer frem ikke som et Krav fra en enkelt Mand, men som et Folkekrav ingen Rigsdag eller Regering kan sidde overhørig.

I Forretningsudvalget for:

Kjøbenhavns Skipperforening.

Kjøbenhavns Navigatorforening.

Dansk Styrmandsforening. Maskinmestrenes Forening.

Sømandenes Forbund i Danmark.

Søfyrbødernes Forbund i Danmark.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874.

Mathiesen, Chr. Christensen, Oscar Mortensen,
Kaptajn. Styrmand. Maskinmester.

Nedenstaaende Spørgsmaal vil ved det forestaaende Folketingsvalg blive rettet til d'Hr. Folketingskandidater i alle Landets Valgkredse:

Undertegnede Organisationer for danske Søførende retter i Anledning af de forestaaende Folketingsvalg følgende Spørgsmaal til Hr. Folketingskandidaten:

Vil Hr. Kandidaten i Tilfælde af Valg i den kommende Rigsdagssession tale og stemme for, — at fraværende søførende Vælgere kan faa Adgang til at udøve deres Stemmeret til Rigsdagsvalgene?

For Kjøbenhavns Skipperforening: A. V. Knudsen, Fmd.; for Kjøbenhavns Navigatorforening: Balthasar Pedersen, fung. Fmd.; for Dansk Styrmandsforening: Chr. Christensen; for Bestyrelsen af Maskinmestrenes Forening: Osc. Mortensen, Fmd.; for Sømandenes Forbund i Danmark: S. V. Andersen; for Søfyrbødernes Forbund i Danmark: Chr. Jæpelt; for Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874: W. Schultz, fung. Fmd.

Ovenstaaende tillædes af Forretningsudvalget for Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Carl Will,
Fmd.

En skandinavisk Fiskeri-Motor Kongres

afholdes i Dagene d. 23., 24. og 25. Juni 1910 her i Kjøbenhavn paa Foranledning af Nordisk Motor-Union.

Det er sikkert kun de færreste, der aner, at Eksplosionsmotoren i Aar kan fejre et 50-Aars Jubilæum, idet Franskmanden Lenoir i 1860 indgav Patentansøgning paa den første brugbare Eksplosionsmaskine, nemlig en stationær Motor, der arbejdede i 2-Takt uden nogen Kompression og havde Gløderørstænding.

Men paa Foraaret samme Aar og just i disse Dage for et halvt Hundrede Aar siden offentliggjorde Lenoir sine Teorier, medens han samtidig demonstrerede sin opsigtsvækkende Konstruktion; der er næppe Tvivl om, at de senere saa berømte Motorkonstruktører Otto og Langen blev stærkt paavirket af de lenoirske Principper.

I de mellemliggende Aar er der foregaaet en uhyre Udvikling paa Motorområdet. Motoren blev en af de allerstørste af de store Samfundsreformatorer; Eksplosionsmaskinens Anvendelse er praktisk talt uden Grænser, navnlig paa Havet.

De Spørgsmaal, der staa i Forbindelse med Motorsagen, er ligesaa talrigt forgrenede, som de er uensartede. Skulde de løses, maatte de nødvendigvis kalde Specialister. Kapaciteter paa hver sit Omraade, frem paa Arenaen. Saaledes er det ogsaa gaaet. Paa nævnte Kongres vil en Række specielle Motoranliggender blive indgaaende drøftet. Interessen er paa Forhaand spredt i vide Kredse, og at Drøftelsen af de Spørgsmaal, der er sat paa Dagsordenen, vil komme Fiskeriernes rationelle Udvikling stærkt til Gode, er der ikke mindste Tvivl om.

Komiteén har paa Forhaand sikret sig en Række udmærkede Sagkyndige til at holde indledende Foredrag om hvert Emne; disse Foredrag bliver saavel af videnskabelig som teknisk og populær Karakter.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Februar Maaned 1910. Der er anmeldt ialt 719 Havarier mod 673 i samme Maaned Aaret forud, heraf 574 Dampskibe og 145 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 186, Sammenstød 192, Anløbning af Nødhavn 76, Maskinskade 73, beskadiget af Is 9, af Ild 24, af haardt Vejr 114, forskellige Aarsager 43, sunket 1, forladt 1.

Ialt 77 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 71 i samme Maaned Aaret forud, deraf 34 Dampskibe og 43 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 43, Sammenstød 4, beskadiget af Ild 2, forsvundet 9, kænret 1, sunket 6, forladt 5, Kondemnation 7.

Eros, Dpsk. af Bergen, kom d. 4. ds. paa Rejsen fra England til Hernøsand med en Ladning Kul paa Grund paa Saltholmen. Skibet kom flod med Assistance af Svitzers og bragtes hertil, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at det ingen Skade havde taget; efter at den lægtrede Last atter er indtagen, fortsættes Rejsen.

Hildur, svensk Skonnert har paa Rejsen fra Nakskov til Trelleborg med Hvedelast, været paa Grund ved Søndernæs. Efter at være kommet flod fortsatte Skibet Rejsen.

Johan Siem, Dpsk. af Kjøbenhavn, har udfor Blackwall Point været i Kollision med Dpsk. »Panmure« af Pengance. Sidstnævnte Skib fortsatte sin Rejse, hvorimod »Johan Siem« maatte søge ind til Gravesend med Skade om Styrbord.

Væring, Dpsk. af Helsingør, har ved Udsejling fra Sunderland med en Ladning Kul, bestemt til Kronstadt tøret mod Kajen og faaet en Del Stevnskaade samt Forpeaken fuld af Vand. Skibet, der fortsatte Rejsen, indkom d. 7. ds. til Helsingør, hvor Oplosning af Ladning samt Reparation maa foretages, før Rejsen kan fortsættes.

Agnete, Dpsk. af Kjøbenhavn, indkom d. 10. ds. hertil med en Del Maskinskade; reparerer.

Nicoline, Skonnert af Marstal, kom d. 3. ds. paa Rejsen fra Danzig paa Grund paa Salthammar Rev, men kom flod med Assistance af Motorbaad samt ved at lægtre en Del af Ladningen.

Eideren, Motorkutter af Akern, strandede d. 9. ds. paa Stenknuderne ved Læso. Af Besætningen, tre Mand, blev kun de to reddede.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 1ste Eksamenstermin 1910 indstilledes til den almindelige Styrmands-eksamen 11 Elever. Til 2den Afdeling indstilledes 4 i Navigation, 4 i Søret og Handelsvidenskab, 4 i Geografi og Vejrlære og 1 i Engelsk. Alle bestod.

Desuden bestod en Elev Sætteskipperproven.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Fragt- og Passagerdamperen »Ydun«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Det forenede Dampskibsselskab til Stettin—Göteborg-Ruten, foretoges d. 9. ds. officiel Prøvetur i Sundet, paa hvilken nøjagtige Observationer ikke kunde tages grundet paa det meget ugunstige Vejr, men da Skibets Præstationer i øvrigt viste sig kontraktmæssige, overtoges det af Selskabet og indgaar nu i Farplanen som averet.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 183' langt i Hoveddækket, 31' bredt og 12' 8¼" dybt i Rummet. Maskinen er triple Ekspansion med Overflade-Kondensation paa 900 indteerede Hestes Kraft, og Kedlerne er udrustede med Willb. Schmidts Overheder.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Dunkerque 11./5. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg.
Salonica 11./5. til Konstantinopel. — Algarve, Borries, afg. Ca-
diz 12./5. til Lissabon. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin
11./5. — A. N. Hansen, ank. Riga 7./5. — Antwerpen, Mad-
sen, ank. hertil 6./5. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 10./5.
— Arno, Strabberg, afg. Petersborg 9./5. til Dunkerque. — Au-
rorora, Fischer, ank. Antwerpen 9./5. — Baron Stjernblad,
Therkildsen, ank. Riga 9./5. — Beira, Lunge, afg. Riga 9./5. til
Petersborg. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 5./5. til
Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 21./5.
— Christian IX, Holm, ank. Pillau 8./5. — Dagmar, Bog-
vad, pass. Ouessant 9./5. for Genua. — Douro, Søberg, afg. Se-
villa 11./5. til Lissabon. — Esbjerg, Strufve, afg. Danzig 11./5.
til Libau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos
Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 8./5. — Garonne,
Kromann, ank. Riga 8./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau
10./5. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 7./5. til New
York. — Hengest, Munck, afg. herfra 10./5. til Riga. — Hjel-
m, Petersborg, afg. herfra 11./5. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Pe-
tersen, pass. Gibraltar 11./5. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank.
Petersborg 10./5. — Kasan, Mikkelsen, afg. Riga 11./5. til Libau.
— Kentucky, Andresen, afg. Rotterdam 10./5. til Hamburg. —
Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./5. — Kursk, Gommesen,
pass. Brunsbüttel 11./5. for Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen,
pass. Brunsbüttel 9./5. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Dun-
kerque 10./5. fra Rochelle. — Louise, Mikkelsen, afg. herfra
10./5. til Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. Kristiania 11./5. —
L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 29./4. — Moskov,
Jønsen, ank. hertil 11./5. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Mar-
sala 11./5. til Messina. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Pe-
tersborg 6./5. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 10./5. til
Havre. — Omsk, Harder, pass. Holtenuau 10./5. for Libau. — Os-
car II, Hempel, ank. hertil 10./5. — Pennsylvanien, Gøtsche,
ank. Jacksonville 6./5. — Perm, Christensen, ank. London 10./5.
— Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 10./5. for Antwerpen. —
Saga, Wiberg, ank. hertil 9./5. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil
8./5. — Seine, Damp, afg. Stettin 11./5. til Petersborg. —
Texas, Lissner, afg. Filadelfia 11./5. til Baltimore. — Thyra,
Jørgensen, afg. Arendal 11./5. hertil. — Tiber, Bech, ank. Pe-
tersborg 10./5. — Tyr, Thaning, afg. herfra 10./5. til Windau. —

(Fortsættes Side 297.)

- 990. Undersøgsels Ankerplads forandret. Newhaven, England S.-Kyst.** Ved Newhaven er den tidligere Undersøgsels Ankerplads forladt og en ny indrettet V.-ligere. Den begrænses mod N. af en Linie i V., 4 Kbl. fra et Punkt 4 Kbl. V. fra V.-Bølgebrøderens Fyr, mod Ø. og V. af Linier 4 Kbl. i S. fra Ø. og V.-Enderne af den N.-lige Linie og mod S. af en Linie mellem S.-Enderne af Ø. og V.-Grænserne. V.-Bølgebrøderens Fyr: 50° 47' N. Br. 0° 3' V. Lgd.
- 991. Tidevands Fyr slukket. Portishead, Bristol Channel.** Det hvide, laske Fyr paa Inderenden af Portishead Pier er slukket. 51° 29' N. Br. 2° 45' V. Lgd.
- 992. Fyr forandret. Bidston, Tønde inddraget. East Hoyle Bank. Liverpool Bay.** Bidston Fyr er nu fornuværet V. for N. 24° V. 53° 24' N. Br. 3° 4' V. Lgd. Fyret er forstærket.
- (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 667. Kjøbenhavn 1910).
- 993. Fyrskib flyttet. Otter Rock. Islay, Skotland V.-Kyst.** Fyrskibet »Otter Rock« er flyttet og ligger nu i 29 m Vand 4½ Kbl S. 51° V. fra dets tidligere Plads, c. 4½ Kbl S. 15° V. fra Otter Rock. 55° 53' N. Br. 6° 7' V. Lgd.

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

- 994. Taagehorn. Belle Isle N.-Ende. Newfoundland N.** I Begyndelsen af Sommeren 1910 vil Taagehornet paa Belle Isle NØ.-Ende, som hidtil har vendt mod NØ. i N., blive drejet, saa at det vender mod Ø. i N.
- 995. Fyrtaarn borttaget. Cape Race, Newfoundland SØ.-Kyst.** Det gamle, cylindriske Fyrtaarn, som er ude af Brug, paa Cape Race, er borttaget.
- 996. Taagesignal oprettet. Blockhouse Point. Hillsborough Bay. Northumberland Strait. Prince Edward Island S.-Kyst.** Ved Blockhouse Point Fyr gives nu Signal med Haandkrafts Taagehorn til Svar paa Dampers Taagesignaler.
- 997. Taagesignal oprettet. Indian Point. Bedeque Harbour. Nova Scotia S.-Kyst.** Ved Indian Point Fyr gives nu Signal med Haandkrafts Taagehorn til Svar paa Dampers Taagesignaler.
- 998. Fyr forandres. Cape Sharp. Minas Basin. Bay of Fundy. Nova Scotia.** Den 1. Juni 1910 forandres Cape Sharp røde, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Linseapparat af 4de Orden. Synsviiden: 13 Sm.
- 999. Tønder udlagt. Old Man Shoal Channel. Nantucket Island SØ.-Kyst. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika.** I Løbet mellem Old Man Shoal og Bass Rip er følgende Tønder udlagt: Old Man Shoal South End Tønde Nr. 1, fra Sankaty Head Fyr i S. 23½° V. og fra Hammock Pond Redningsstation i S. 53° Ø. Old Man Shoal North End Tønde Nr. 2, fra Sankaty Fyr i S. 11½° V. og fra Miacomet Redningsstation i S. 84½° Ø. Bass Rip North End Tønde Nr. 2, fra Sankaty Fyr i N. 10½° Ø., og fra Nantucket, Great Point, Fyr i S. 77½° Ø.
- 1000. Lystønde udlagt. Parsonage Point. Long Island Sound. New York.** En spids Lystønde, der viser hvidt Lys, er udlagt tæt ved Parsonage Point Spiritønde 28½, fra Manursing Island høire Kant i S. 27° V. og fra Great Captain Island Fyr i S. 47½° V. Spiritønde 28½ har nu 28 A og ligger ude hele Aaret som Mærketønde. Lystønden inddrages fra c. 1ste November til 1ste Maj. 40° 56' 49" N. Br. 73° 40' 30" V. Lgd.
- 1001. Vrag afmærket. Main Ship Channel. Chesapeake Bay.** En rød og sort vandret stribet Spiritønde er i 10 m Vand udlagt SØ. for Vraget af Skonernten »Sunny South«, som er sunket 3½ Sm S. 11½° V. fra Thomas Point Shoal Fyr, og i N. 78½° V. fra Bloody Point Bar Fyr.
- 1002. Vrag borttaget. Elizabeth River. Virginia.** Vraget af Lægteren »John H. Mc. Nally«, som var sunket tæt ved Tønde 16 i Elizabeth River, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 403. Kjøbenhavn 1910).

Efterretninger for Søfarende.*)

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

970. Stormvarsel Signaler midlertidig indstillet. Blaavands Huk. Jylland V.-Kyst. Nordsøen. Fra den 17. Maj 1910 og i c. en Uge gives ingen Stormvarsel Signal fra Stationen ved Blaavands-Huk Fyr.

971. Fyr midlertidig slukket. Nyminde-Gab tilsandet. Jylland V.-Kyst. Nordsøen. Nyminde-Gab er tilsandet. Den forreste Baakke er midlertidig nedlagt og Fyret slukket. Gabet vil atter blive uddybet.

972. Vandstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevlen 3, m, i Langholm-Løb 2, m, i Strandholm-Løb 1, m, i Kobber-Løb 3, m, i Gaasholm-Løb 2, m. Der er saaledes for Tiden 2, m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

973. Dybde formindsket. Slusen. Anholt-NV.-Rev. Kattegat. I Slusen er der ved den hvide Vager med 1 nedadvendt Kost 3,2 m Vand, og 75 m fra den i Retning af den røde Vager med 2 Koste 2,8 m Vand. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Lods. Side 216 og 218. Havne-Lods, Side 14. Fyr-Fort. Nr. 96. Søkort-Fort. Side 18).

974. Sømærker til Brug ved Opmaalning. Svendborg-Sund. Farvandet Syd for Fyen. Til Brug ved Opmaalning i Svendborg-Sund vil der i Foraaret og Sommeren i Aar blive udsat en Del Stager med Flag af forskellig Farve.

Skibsførere advares mod at forveksle dem med de til Farvandets Afmærkning udsatte Sømærker.

975. Havneordreglementer og Havnes Grænser. Færøerne. For nedenstaaende færøiske Havne er der udstedt Havneordreglement vedrørende Afgrifter, Anmeldelsespligt m. m. Havnenes Udstrækning og Midlerne til at betegne deres Grænser er følgende:

Klaksvig. Farvandet inden for en Linie mellem to Fyrstativer i Vaagsbugten. Det V.-lige Fyrstativ staar 3340 m S. 76° Ø. fra Kalso Fyr, det Ø.-lige staar 3550 m S. 78° Ø. fra samme.

Kalsø Fyr: 62° 14' 31" N. Br. 6° 39' 0" V. Lgd.

Midvaag, Vaagø SØ. Farvandet inden for en Linie fra Sogneskallet mellem Midvaag og Sandevaag Sogne tværs over Bugten i Midvaag. Grænsen betegnes

*) Reduktionstabell for Omsætning af danske Fod og Favne til Meter og omvendt faas, saalænge Oplaget strækker til, gratis ved Henvendelse til Dansk Søfarstidendes Kontor.

Ved skriftlig Henvendelse maa Svarporto vedlægges.

om Dagen med to hvide Steenvarer, en paa hver Side af Bugten, og om Natten med en Lauterne paa N.-Siden af Bugten og som inden for Grænsen vises grønt Lys.

Pladsen for Baaker og Fyr er endnu ikke bestemt.

Sørvaaq. Farvandet S. for en ret Linie, der tænkes draget fra Klyvarnar, den første Punt V. for Sørvaaq paa S.-Siden af Fjorden, til et Punkt SV. for Ulobet af Storna, i Forsættelse af en ret Linie mellem »Lidartangte«, paa N.-Siden af Myggenes, og Klyvarnar, hvilket sidste Punkt er mærket med en Fyrpæl, hvorfra vises en Lauterne, der vises grønt Lys over Havnen og rødt Lys uden for samme. Fyrpælen staar 370 m S. 33° fra Sørvaaq Kirke. Brændetid: 20de Juli til 20de Maj.

Sørvaaq Kirke: 62° 47' N. Br. 7° 17' V. Lgd.

Thorsløvna. Farvandet inden for en Linie mellem Sydpynten af Skansetangen og Vidmarss.

Trangsvaaq. Farvandet inden for en Linie mellem Tangen ved Birgishavn, NØ. for Galgetange Begfyr, og Husegaard's Aa. Stedene er mærket med en hvid Varte. Den N.-lige Varte staar 890 m N. 22½° Ø. fra Galgetange Bagfyr, den S.-lige 200 m N. 48½° Ø. fra samme.

Galgetange Bagfyr: 61° 32' 33" N. Br. 6° 47' 33" V. Lgd.

Vaaq, Studev. Farvandet inden for en Linie mellem Mortensens Bro og Ihnaru-Øyar, Øyarnar. Grænsen betegnes om Dagen med en Fyrpæl ved Broen og en hvid Sten paa S.-Siden af Fjorden, og om Natten med en Lauterne paa Fyrpælen, som vises grønt Lys over Havnen og rødt Lys uden for samme. Fyrpælen staar 1400 m S. 85° Ø. fra Vaaq Kirke og den hvide Sten 1310 m S. 60° Ø. fra samme.

I Havnen er der paa hver Side af Fjorden rejst to tydelige, hvide Mærker: ved at trække parallelle Linier mellem disse, dannes der en Plads i Havnen, som er forbeholdt fremmede Skibe at opankre i.

Det V.-lige Mærke paa N.-Siden staar 350 m N. 85° Ø. fra Vaaq Kirke.

Det Ø.-lige staar paa N.-Siden, 610 m N. 88° Ø. fra Vaaq Kirke.

Det V.-lige Mærke paa S.-Siden staar 540 m S. 45½° Ø. fra Vaaq Kirke.

Det Ø.-lige Mærke paa S.-Siden staar 710 m S. 52½° Ø. fra Vaaq Kirke.

Vaaq Kirke: 61° 28' 21" N. Br. 6° 48' 30" V. Lgd.

Vestmanhavn. Farvandet inden for en Linie mellem Fiskværkula mod Ø. og Gråhøns mod V. Grænsen betegnes paa hver Side med en Varte.

Den V.-lige Varte staar 460 m S. 2½° V. fra Vestmanhavn Kirke.

Den Ø.-lige Varte staar 900 m S. 38½° Ø. fra Vestmanhavn Kirke.

Vestmanhavn Kirke: 62° 9' N. Br. 7° 9' V. Lgd. (Kort Nr. 208 og 224. Færøske Lods, Side 60, 40, 42, 45, 32, 30 og 52. Fyr-Fort. Nr. 540 A og B, og 530).

976. Vrag afmærket. Uthågan NØ. Sverig. Ø.-Kyst. I Folge Telegram fra Lods-kapitajnen i Malme er en Yacht sunket i 12 m Vand NØ. for Uthågan. En Vragvæg er udlagt SØ. for Vraget, som snarest muligt skal uskadeliggøres. 56° 3' 40" N. Br. 15° 35' Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

977. Fyrskibet »Werkomatala« udlagt. Finske Bugt, Finland. Den 25. April 1910 er Fyrskibet »Werkomatala« efter udlagt paa Station.

978. Fyrskibet »Kalkgrund« midlertidig ombyttet. Flensborg Fjord, Tyskland. Mellan den 8. og 15. Maj 1910 indtraages Fyrskibet »Kalkgrund«, og et Reserverfyrskib jigger paa Stationen til Begrundelsen af Juli. Skibet har to Master og et Thurn, hvorfra vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Synsvildden: 13 Sm. Lysevnen: 16 Sm. Taagesignal gives med Haandkrafts Taagehorn, et Stød af 15 Sek. Varighed hver 45 Sek. Naar Taagehornet er i Uorden,

gives samme Signal med Gongong. Naar Damprens Taagesignal høres, gives desuden et Kanonskud hver 5 Minutter. 54° 49' N. Br. 9° 53' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

979. Løb midlertidig spærret. Østre Brønøysund, Nordland, Norge. Østre Brønøysund, mellem Rødskjær og Værholmen i Brønøys, er midlertidig spærret.

980. Grund fundet. Bremsesfjorden, Kristiansund. En lille, netop overlydt Klippe er fundet Ø. for Gaarden Trækvik paa V.-Siden af Bremsesfjorden, c. 75 m fra Kysten. 63° 17' N. Br. 7° 41' Ø. Lgd.

981. Øvelsesplads afmærket. Cuxhafen, Elben, Tyskland. Fra 6. Juni til 13. August 1910 afholdes Øvelser ved Cuxhafen. Pladsen ligger uden for Farvandet mellem Tønde 14 og 17 og er afmærket med gule Tønder med rødt Flag. Desuden ligger Minekraver og smaa Dampere ved Pladsen, der er spærret for al Sejlds.

I samme Trærum afholdes Øvelser S. for Kugelbake, hvor Pladsen er afmærket med en Minekrav, og spærret for al Sejlds.

Anvisninger skal ubetinget følges.

982. Hølder bygges. Høttingen, Elben. Paa Holstens Kyst mellem Juelsand Fyrhake og Sinsen ved Høtting Sand forlænges Hølderne for at regulere Strømmen. Naar Fartøjet paa Stedet viser en rød Cylindere eller en rød Lauterne mellem to hvide, skal Stedet passeres langsomt. Naar Høderne kommer i færlig Nærhed af Farvandet, vil de nødvendige Foranstaltninger blive truffet.

983. Fyrskibet »Aussenjade« ombyttes midlertidig. Jade. I Begyndelsen af Maj 1910 ombyttes Fyrskibet »Aussenjade« midlertidig med et Reserverfyrskib. Det har ingen Undervandsklokke, og Taagesignal gives med Klokke.

984. Øvelsesplads afmærket. Jade. Fra Begyndelsen af Juni til midt i August 1910 afholdes Øvelser i Jade. Pladsen ligger ved Tønde W og begrænses mod N. af en Linie i V. t. S. gennem Tønde W, mod Ø. af en Linie i N. ½ V., afmærket med to gule Tønder med rødt Flag, mod S. af en Linie i V. t. S. gennem Tønde X, mod V. af Wattet. Fra den 28. Juni til 11. August er N.-Grænsen en Linie i V. t. S. gennem Tønde 16, S.-Grænsen en Linie i V. t. S. gennem Tønde T, Ø.- og V.-Grænsen uforandret. Minekraver og smaa Dampere ligger ved Pladsen og ved NØ.- og SØ.-Hjørnene gule Tønder med rødt Flag. Anvisninger og Signaler fra Land skal ubetinget følges.

985. Tønder flyttet. Doekegat, Ems, Holland. I Doekegat er den røde Vager DB flyttet til 53° 27' 6" N. Br. 6° 52' 33" Ø. Lgd., og den sorte Spidsstønde D I til 53° 28' 30" N. Br. 6° 52' 33" Ø. Lgd.

986. Dybde. Hulbertgat, Ems. Paa Barren i Hulbertgat er den mindste Dybde 7½ m, 140 m Ø. for den sorte Lysstønde H 5.

987. Tønder flyttet. Dybde Noordoostgat. Zeegat van Terschelling. I Noordoostgat er Spidsstønde Nr. 1 og 2, og Stumpstønde Nr. 1 og 2 flyttet. Det kan bemærkes til Stumpstønde Nr. 2 i Linien Noordvarlder Baaker overet, og har der en mindste Dybde af 3½ m.

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

988. Vrag borttaget. La Canche, Frankrig. Vraget af »Dankeaslyck«, der laa ved det S.-lige Indløb til La Canche, er forsvundet, og Afmærkningens inddraget. (Se »Effterretninger for Søfarende« Nr. 865. Kjøbenhavn 1910).

989. Advarsel. Dover Harbour, England. Det frarødes store Skibe at forlade Dover Harbour ad det V.-lige Indløb i Tiden fra 2 Timer før til 1 Time før Højvande, og at staa ind i Havnen ad dette Indløb i Tiden fra 2½ Time før Højvande til Højvande, undtagen i Nødsfald.

1003. Fyr tændt. Cedar Island Bay. Pamlico Sound. North Carolina. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa SØ-Enden af Grunden, der strækker sig ud fra Swan Island, paa N.-Siden af Indløbet til Cedar Island Bay. Flammeens Højde: 5 m. Det vises fra en rød Baake, som staar i 3 m Vand, fra Raceoon Key venstre Kant i S. 65^o 50' Ø., og fra Swan Island venstre Kant i S. 44^o 20' Ø. 35^o 2' 38" N. Br. 76^o 23' 0" V. Lgd.

1004. Fyr tændt. Bay Point. Neuse River. Pamlico Sound. North Carolina. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa S.-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra Bay Point, paa NØ-Siden af Indløbet til Bay River. Flammeens Højde: 5 m. Det vises fra en rød Baake, som staar i 3 m Vand, fra Old Sow i S. 24^o 50' V., og fra Maw Point Shoal Fyr i N. 3/4^o Ø. 35^o 10' 20" N. Br. 76^o 30' 25" V. Lgd.

1005. Fyr tændt. Broad Creek. Neuse River. Pamlico Sound. North Carolina. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø-Enden af Grunden, som strækker sig ud fra S.-Siden af Indløbet til Broad Creek. Flammeens Højde: 5 m. Det vises fra en sort Baake, som staar i 2 m Vand, fra Piney Point i S. 61^o 40' V., og fra Neuse River Fyr i N. 85^o V. 33^o 5' 28" N. Br. 76^o 35' 0" V. Lgd.

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

1006. Fyr tændt. Jaruco River Munding. Cuba N.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt paa V.-Siden af Jaruco River Munding. Flammeens Højde: 9 m. Synsviddelen: 5 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Det vises fra en hvid Fyrmast, som staar paa det gamle Forts N.-Bastion. 23^o 9' N. Br. 82^o 2' V. Lgd.

1007. Grund rapporteret. Quita Sueno Bank V. Karaibiske Hav. En 5^o m Koralggrund er rapporteret tæt ved V.-Kanten af Quita Sueno Bank. 14^o 20' N. Br. 81^o 17' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1008. Tønder forsvundet. Port Tamandare. Brasilien. Tønderne i Port Tamandare er forsvundet, med Undtagelse af Tønden ved Baixa Grande i Indløbet til Havnen. 8^o 44^o S. Br. 35^o 47^o V. Lgd.

1009. Braad rapporteret. Abrolhos Rocks SØ. Braad er rapporteret 14 Sm S. 70^o Ø. fra Abrolhos Rocks Fyr. 18^o 2' S. Br. 38^o 28' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1010. Fyr forandret. Malaga. Spanien. Det grønne Fyr paa Hovedet af den V.-lige Tværnole i Malaga Havn er forandret til et rødt Fyr, i øvrigt uforandret.

1011. Fyr tændt. Puerto de Motril. Paa Yderenden af V.-Molens Forlængelse ved Puerto de Motril er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammeens Højde: 4 m. Synsviddelen: 1 Sm. Fyret flyttes udad, eftersom Arbejderne skrider frem.

1012. Grund afmærket. Seno di Parau. Maddalena Bugt. Sardinien. Paa V.-Enden af en Ø. m Grund, c. 270 m Ø. for Yderenden af Landingsbroen i Seno di Parau, er rejst en Slæge med hvid Cylinder. Grunden hedder Due Piagge. 41^o 10' 50" N. Br. 9^o 23' 20" Ø. Lgd.

1013. Fyr tændt. Peramo Bay. Marmara Havet. Paa Yderenden af Molen ved Panderna i Peramo Bay er tændt et grønt, fast Fyr. Flammeens Højde: 6 m. Rød Fyrbaake. Molen er forlængt og er 150 m lang. 40^o 21' N. Br. 27^o 58' Ø. Lgd.

1014. Tønde forandret. Stefano Point Shoals. Vraags Beliggenhed. Seraglio Bank. Taagesignal oprettet. Hattar Pasha Harbour. Marmara Havet. Tønden

Kjøbenhavns Børskurs d. 12. Maj 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	92 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	92 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
Danmark	—	—	—
Norden	—	80 ¹ / ₄	81 ¹ / ₂
København	10 — 9 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄	10
Carl	—	68 ¹ / ₂	70
Dannebrog	—	—	—
Skjold	—	42 ¹ / ₂	44 ¹ / ₂
Urania	—	—	—
Union	9	8 ¹ / ₂	9 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	—	73 ¹ / ₂	75 ¹ / ₂
Hejmdal	—	85	86 ¹ / ₂
Østasiatiske	157 — 156 ¹ / ₂	157 ¹ / ₄	157 ¹ / ₂
Østersøen	—	5	10
Nordsøen	—	3 ¹ / ₂	7
Gorm	—	69	71
Torm	—	61	65
Inga	8	7	10
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	51	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	39 — 38 ³ / ₄	38 ³ / ₄	39
Dampskibs Obligationer.			
4 ^o / ₁₀ foren. Dampsk. af 88	—	102	101
4 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 ^o / ₁₀ Østasiask Komp.	—	99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ^o / ₁₀ Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ nops. Stats.	—	93 ¹ / ₂	94
3 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ Husejer Kreditk.	—	85 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ Kbhvns Kreditf.	—	90	92
4 ^o / ₁₀ — — 2. Serie ..	—	94	94 ¹ / ₂
4 ^o / ₁₀ — — 1. Serie ..	—	96 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ Østift. Kreditf.	89 — 88 ³ / ₄	88 ³ / ₄	89
4 ^o / ₁₀ — — 7. Serie ..	—	93	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ ^o / ₁₀ Landkreditk.	—	93	96
4 ^o / ₁₀ Østift. Kreditf.	—	93 ¹ / ₄	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	—	153	154
Privatbank	103 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	103 ¹ / ₄	103 ¹ / ₂
Landmandsbank	133 ¹ / ₂	133 ¹ / ₂	133 ³ / ₄
Handelsbank	135 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Grundejerbank	—	24 ¹ / ₂	24 ¹ / ₂
Burm. & Wain	85 ³ / ₄ — ¹ / ₄	85 ¹ / ₂	85 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	88 ³ / ₄	88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	282 — ¹ / ₂	282 ¹ / ₂	282 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	164 — ¹ / ₄	164	164 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 11. Maj 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.24	18.20
Paris	72.35	—
Amsterdam	151.10	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Bars d. 11. Maj 1910.

Russiske Noter	216.30
4 ^o / ₁₀ Russiske Consols	91.90
3 ¹ / ₁₀ ^o / ₁₀ — Boden Kredit	88.60
5 ^o / ₁₀ Mexikanske 1899	100.50
5 ^o / ₁₀ Rumænske Stats	102.50
4 ^o / ₁₀ — — 1890	94.60

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

„Forenede Dampsk.“ 90,000, „Norden“ 10,000, „København“ 8,000, „Carl“ 24,000, „Dannebrog“ 26,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 14,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Hejmdal“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 94,000, „Østasiatisk“ 342,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

ved Stefano Point Shoal er nu en Kløkketønde. Den ligger 6 Kbl S. 60° V. fra Stefano Point Fyr. 40° 57' N. Br. 28° 51' 5" Ø. Lgd.

Vraget af Damperen »Maria Vagliano« ligger 8½ Kbl S. 22° V. fra Seraglio Point Fyr. 40° 59' N. Br. 28° 59' Ø. Lgd.

Paa Sø-Enden af Bølgebryderen ved Hardar Pasla Harbour gives nu Taagesignaler med Klokke, hvorpaa med korte Mellemrum slaes To-Slag. 40° 59' N. Br. 29° 1' Ø. Lgd.

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

1015. Tønde forandres. Wami Munding. Tysk Ø-Afrika. Den rød og sort lodret stribe, spidse Anduvningstønde i Mundingen af Wami Flod ved Sadani ombyttes med en Baaketønde. 6° 6' S. Br. 38° 30' 1" Ø. Lgd.

Alle de øvrige spidse Anduvningstønder paa Kysten af Tysk Ø-Afrika skal ombyttes med Baaketønder.

1016. Advarsel. Minikoi Fyr. N-lige Indiske Ocean. Minikoi Fyr gaar i Skjul af Træer fra N. 42° Ø. til N. 45° Ø., inden for 8 Sm Afstand, og fra N. 53° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø. inden for 2 a 7 Sm Afstand. 8° 16' N. Br. 73° 1' Ø. Lgd.

1017. Lystøndes Farve. Colombo. Ceylon. Lystønden ved Hovedet af Syl-Bølgebryderen i Colombo Harbour er brun. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 903. Kjøbenhavn 1910).

1018. Fyr tændt. Ledbaaker opført. Din Harbour. Kathiawar. Forindian V.-Kyst. Ved Din Harbour er tændt et hvidt, fast Fyr 1,2 Kbl S. 48° Ø. fra Fyret paa Ghadallets NØ-Hjørne, som ligger paa 20° 43' N. Br. 71° 0' Ø. Lgd. Flammens Højde: 36 m. Synsviddens: 13 Sm. Hvidt, cylindrisk. c. 20 m højt Taarn.

Ledbaaker, bestaaende af en hvid Pæl med firkanter Topbetegnelse er opført. Forbaken staar paa Havnens NV-Kyst. 1½ Kbl N. 63° Ø. fra foglaa Port, og Bagbæken 1 Kbl N. 31° V. fra Forbaken. Holdt overet i N. 31° V., leder de mellem Cidadel Reet og Grunden Ø. for det i 5,2 m Vand.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1019. Taagesignal i Orden. Cape Gamova. Sibirien. Cape Gamova Strøme giver nu atter Ek-Stød af 4 Sek. Varigheden hver 1 Minut. Taagekløkket lyder ogsaa som tidligere. 42° 33' N. Br. 131° 14' Ø. Lgd.

1020. Forandring i Atmærkning. Ryojin Ko (Port Artur). Kwang Tung. Kina. I Indløbet er følgende Tønder udlagt, fra Fyrtaaret, som ligger paa 38° 47' 5" N. Br. 121° 14' 5" Ø. Lgd., saaledes: En rød Tønde 3¼ Kbl S. 61° Ø., en rød og hvid Tønde 5½ Kbl S. 63° Ø., en sort Tønde 2¼ Kbl S. 8° Ø., en sort Tønde 4½ Kbl S. 6° Ø.

Følgende Tønder er inddraget, de læa fra Fyrtaaret saaledes: En rød og hvid Tønde 1½ Kbl S. 60° Ø., en sort Tønde 3½ Kbl S. 24° Ø., en rød Tønde 1½ Kbl S. 73° Ø., en sort Tønde 2½ Kbl S. 25° Ø., en rød Tønde 3½ Kbl S. 39° Ø., en rød og hvid Tønde 5 Kbl S. 35° Ø.

1021. Tønder atter udlagt. Cua Tien. Cochinchine. Fransk Indo Chine. I Indløbet til Cua Tien er en sort og hvid vandret stribet Spiritønde med Kægle i 5 m Vand udlagt Ø. for den N-lige Grund, for at almærke Vraget af »Norodom«. 10° 15' 0" N. Br. 106° 54' 11" Ø. Lgd.

En grøn Spidsstønde med to Kæglar med Diamant er i 2,2 m Vand udlagt i Løbet i Cua Tien ved Vraget af »Cambodge«. 10° 14' 3" N. Br. 106° 51' 47" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 639. Kjøbenhavn 1910).

1022. Grunde fundet. Fai Tsi Long Arkipel. Golfe du Tonkin. I Fai Tsi Long Arkipel er følgende Grunde fundet:

En 1,5 m Klippe, 375 m N. 57½° Ø. fra Toppen af Ile de l'Entrée, og tæt ved den to Klipper med 0,2 m og 0,2 m.

En Klippe, som falder 1,1 m tør, 485 m S. 30½° Ø. fra Toppen af Ile Verte.

En Klippe, som falder 1 m tør, 250 m S. 36° V. fra samme Punkt.

En Klippe, som falder 0,5 m tør, 375 m S. 44° V. fra samme Punkt.

En Klippe, som falder 0,2 m tør, 435 m N. 17° V. fra samme Punkt.

En Klippe, der falder 1,2 m tør, 1140 m S. 81½° V. fra Toppen af Ile Parseval, paa Yderenden af et Rev, der er forbundet med den lille Øe N. for det.

En Klippe, der falder 0,4 m tør, 1650 m N. 61° Ø. fra La Mouche.

En Klippe, der falder 0,4 m tør, 925 m S. 50½° Ø. fra La Mouche.

En 0,2 m Klippe 1400 m N. 71½° V. fra S.-Toppen paa Ile des Bielles.

Toppen af Ile de l'Entrée: 20° 49' 57" N. Br. 107° 18' 10" Ø. Lgd.

1023. Grunde. Tche Li Pai. Golfe du Tonkin. Den største Højde paa Revet Tche Li Pai er 10 m.

Revet Salpes, der falder 3,1 m tør ligger paa 20° 42' 15" N. Br. 107° 19' 49" Ø. Lgd.

En Klippe, der falder 0,2 m tør, paa en større Klippegrund. 6 Kbl N. 33° Ø. for Salpes, og paa den Klippespids 0,2 Kbl S. og 0,2 Kbl N. for den førstnævnte.

Man kan i over 10 m Vand gaa mellem Salpes og Tche Li Pai ved at gaa over 1 Kbl S. for Salpes og N. om hele Klippegrunden Tche Li Pai.

En 3,2 m Klippe 1 Sm N. 26° V. fra Salpes, hvormod den i Kortet angivne 4,2 m Klippe ikke findes.

Fra Toppen paa Tche Li Pai er der under 10 m 4 Kbl i N. 28° V. og 2 Kbl i S. 4 Kbl S. 83° V. fra samme Punkt er der under 10 m, men Stedet er ikke endnu undersøgt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 526. Kjøbenhavn 1910).

1024. Grunde. Fai Tsi Long Arkipel. Golfe du Tonkin. Mellem Danh Do La og Timatso strækker sig en Sandgrund med 2,2 m, 1,2 Sm N. 87° V. fra Fong Wong S.-Punt.

N. for S. 75° V. fra Fong Wong S.-Punt er der under 10 m. V. for denne Punt er der kun 6 m, hvor Kortet angiver 10 m.

N. for den lille Øe Baon Tao er der under 3 m i 4 Kbl Afstand. En 2 m Grund ligger 1 Sm S. 87° V., og en 1 m Grund 1 Sm S. 77° V. fra Timatso N.-Punt.

Timatso: 20° 45' 5" N. Br. 107° 22' 50" Ø. Lgd.

1025. Klippe fundet. Passe Henriette. Bai d'Halong. En 7 m Klippe ligger 240 m S. 53° Ø. fra Vedette S.-Punt, som ligger paa 20° 44' 14" N. Br. 107° 8' 30" Ø. Lgd.

1026. Fyr forandret. Nagoya Ko. Ise No Umi. Japan. Fyret paa Hovedet af Ø-Molen i Nagoya Ko er nu et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 3 Sm. Hvid og rød vandret stribet Fyrpæl med Timeglas paa Toppen. 35° 4' 13" N. Br. 136° 52' 24" Ø. Lgd.

1027. Taagesignal oprettet. Imahoye Fyr. Honshu Ø-Kyst. Ved Imahoye Fyr gives nu Taagesignaler med Strøme, som hver 35 Sek. giver Ek-Stød, Stød 5 Sek., Pause 30 Sek. 35° 42' N. Br. 140° 52' Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

Japan:

R 197 Nagasaki Ko, with plans, Kosuge Patent Slip and Approaches to Mitsubishi Dockyard. Januar 1910.

United States, Wulff, ank. New York 3/5. — Viking, Meyer, afg. Arendal 9/5. Nordpaa. — Dagfin, afg. Swansea 6/5. hertil. — Karin, afg. Stettin 11/5. hertil. — Vadse, ank. Liverpool 3/5.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Avonmouth 8/5. til Kjøbenhavn. — Tranquebar, v. Deurs, ank. Wladivostock 4/5. — Siam, Cortsen, afg. Antwerpen 7/5. til Port Said. — Cathay, Kruise, afg. Singapore 11/5. til Galle. — Samui, Licht, afg. Frederiksstad 11/5. til Middlesbro. — Bandon, Thomsen, afg. Suez 10/5. til Galle. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Calicut 9/5. — Chumpon, Hansen-Rau, ank. Bangkok 27/4. — Pangan, Knudsen, ank. London 11/5.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 8/5. til St. Thomas. — St. Jan, Ingeman, afg. Demerara 3/5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 2/5. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9/5. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 6/5. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 2/5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Window 7/5. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Rosario 6/4. U. K. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Savona 4/5. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26/4. til Petersborg. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Taganrog 22/4. til Aalborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Taganrog 23/4. til Aarhus. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Novorossisk 22/4. til Nørresundby. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Hull 6/5. — Newa, Dahl, ank. Odense 11/5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Wear 9/5. — Nautik, N. Nielsen, pass. l'Ouessant 9/5. for London. — Nordsøen, Gram, pass. l'Ouessant 9/5. for Almeria. — Nexos, Basse, pass. Dover 10/5. for Pennarth. — Fylla, Christensen, afg. Gefle 10/5. til Sundsvall. — Gerda, Iversen, ank. Hamburg 9/5. — Hebe, Gregersen, afg. South Shields 9/5. til Goole. — Inger, Larsen, ank. Valencia 8/5. — Cito, Jepsen, afg. Swansea 10/5. til Alicante. — Napoli, Mathiasen, afg. Middlesbro 7/5. til Trelleborg. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 9/5. for Belfast. — Nerma, Schiff, pass. Skagen 10/5. for Riga. — Alfa, Lauritsen, pass. Kanalen 7/5. for Bridport.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Narva 6/5. — Russia, Poulsen, ank. Grimsby 6/5. — Carl Hecksher, Starek, ank. Marseille 7/5. — Dania, Petersen, ank. Rotterdam 20/4. — Normannia, Erichsen, ank. Caibarien 2/5. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 6/5. — Canadia, Jepsen, afg. Rio Grande do Sul 8/5. — Livonia, Lindberg, afg. Wiborg 10/5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. New York 9/5. — Patria, Larsen, ank. Cienfuegos 9/5. — Gratia, Sørensen, afg. Pera 4/5. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10/5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Rotterdam 26/4. — Gallia, Nielsen, afg. Dortrecht 10/5. — Caledonia, Hansen, afg. Gulfport 22/4. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rouen 6/5. — Kotionia, Rasmussen, ank. Petersborg 25/4.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 7/5. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 8/5. — Carbonia, Mathiasen, afg. Gibraltar 6/5. — Estonia, Winckler, ank. Filadelfia 10/5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Libau 9/5. — Selandia, Troensegaard, ank. Narva 8/5. — Secalia, Jensen, ank. Santiago 7/5. — Frumentia, Andersen, afg. Veraacruz 10/5. — Boscia, Skovgaard, ank. Parrsboro 30/4.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. North Shields 6/5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Burntisland 11/5. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 10/5. — Elna, Rathje, ank. Aalborg 9/5. — Therese, Petersen, afg. Blyth 4/5. — Jeanne, Løffer, ank. Rouen 10/5. — Vera, Risø, ank. Bodø 9/5. — Daisy, Lagesen, afg. Hernøsand 7/5. — Anine, Leth, ank. Middlesbro 7/5. — Simone, Møller, ank. Stockholm 3/4.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Skejfted 11/5. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Jacobsstad 11/5. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Ghent 10/5. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Petersborg 10/5. — Ajax, Brorsen, ank. Calais 10/5. — N. G. Petersen, Hansen, ank. Newcastle 9/5. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Sunderland 10/5. — N. F. Høffding, v. Deurs, ank. Rotterdam 9/5. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Bordeaux 11/5.

Term. Sara, Jensen, ank. Neufahrwasser 10/5. — Helene, Sørensen, afg. Stugsund 11/5. — Agnete, Sonnichsen, afg. Kjøbenhavn 11/5. — Hermia, Hansen, afg. Helsingør 7/5. — Alice, Schultz, ank. Newcastle 10/5. — Sjælland, Dam, ank. Kjøbenhavn 9/5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 6/5. for Antwerpen. — London, Bom, afg. Hamburg 1/5. til Port Wladimir. — Paris, Tholander, ank. Window 5/5. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 7/5. til Bordeaux.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Aarhus 10/5. til Riga. — Wien, Boeck-Hansen, ank. St. Vincent 7/5. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 18/5.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Kronstadt 10/5. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 10/5. til Boness.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Færøerne 9/5. til Øst Island. — Kong Helge, Olsen, afg. Leith 10/5. til Reykjavik. — Gamba, Riise, afg. Kjøbenhavn 10/5. til Reykjavik og Vestisland. — Sterling, Nielsen, afg. Leith 10/5. til Reykjavik og Vestisland.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Wiborg 8/5.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Hull 10/5. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Riga 22/4. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Kronstadt 5/5. — Urania, Clausen, ank. Hamburg 8/5. — Svend, Schmidt, afg. Blyth 6/5.

Nordsøen. Nordland, Møller, afg. Derwenthough 10/5. — Kronprins Frederik, Andesen, ank. Petersborg 8/5. — England, Andersen, ank. Methil 8/5. — Holland, Poulsen, afg. Wiborg 10/5. — Rusland, Nielsen, ank. Esbjerg 8/5.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kotka 7/5. — Frankrig, Friis, ank. Riga 7/5. — Tyskland, Danstrup, afg. Kjøbenhavn 3/5. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 5/5.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, afg. Riga 10/5. til Amsterdam. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 8/5. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 10/5. til Hull. — Schach Steenberg, Theilland, pass. Kjøbenhavn 8/5. for Ghent.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Reval 8/5. — Hamlet, Jørgensen, afg. Methil 7/5. — Helge, Pii, afg. Finland 7/5. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 6/5. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Newcastle 5/5.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Bremen 4/5.

Sejlskibe.

Rønne. Svauen ank. Aalborg 2/5. — Ansgar ank. Trångsund 1/5. — Atlas, ank. Trångsund 1/5. — Gudmund, ank. Kjøbenhavn 1/5. — Olive Dahl ank. Helsingør 6/5. — Sigurd er ank. Kalmar.

Svendborg. Dannebrog, Clausen, ank. Hull 4/5. — Triton, Nielsen, ank. Pontrioux 4/5. — Ariel, Ravnemose, ank. St. Nazaire 5/5. — Solon, Rask, ank. Sølvborg 5/5. — London, Andersen, ank. Aalborg 4/5. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Moss 5/5. — Leif, Andersen, ank. St. Johns (New Foundland) 4/5. — Peter, Jørgensen, ank. Ekensund 6/5. — Sofie, Jensen, ank. Aalborg 6/5. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Wasa 6/5. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Halmstad 7/5. — Concordia, Henriksen, afg. Riga 7/5. — Pampa, Jensen, ank. Kristiania 7/5. — Ruth, Falentin, ank. Hundested 7/5. — Actry, Mouritzen, ank. Norrköping 7/5. — Maagen, Jensen, ank. St. Johns (New Foundland) 8/5. — I. Lotz, Hansen, ank. St. Johns (New Foundland) 8/5. — Vera, Jensen, ank. Helsingør 8/5. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Leiths Red 9/5. — Rota, Rasmussen, ank. Waterford 9/5. — Roma, Jensen, ank. Kristiania 8/5. — Flora, Sørensen, ank. Riga 8/5. — Venus, Andersen, ank. Sundsvall 9/5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 10/5. — Gefion, Jørgensen, ank. Langø (Samsø) 9/5. — Newsky, Nielsen, ank. Vasa 9/5. — Severine, Jensen, ank. Hou 10/5.

Æro. Hebe, Clausen, ank. Cadiz 7/5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlskrona 8/5. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Kristiania 8/5. — Forældres Minde, Christensen, ank. Reval 9/5. — Saga, Ohlsen, ank. Plymouth 7/5. — Skirner, Rasmussen, ank. Stockholm 7/5. — Ruth, Nielsen, ank. Cadiz 8/5. — Bertha, Madsen, ank. Swinemünde 8/5. — Adele, Kock, ank. Neustadt 8/5. — Marie, Østermann, ank. Saksjøbing 9/5. — Juliana, Petersen, ank. Figueira 8/5. — Claudia, Aaberg, afg. Maranham 9/5. til Paspagaula (Meksiko). — Fredensborg, Kisby, ank. Paysandu 9/5. — Laura, Jensen, ank. Halmstad 9/5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 13. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Søfolks Deltagelse i Folketingsvalg. — En skandinavisk Fiskeri-Motor Kongres. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

I Aalborg Havn findes nu **Reparationsværft** med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

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

„DANSKE SKIBSREDERES GENSIDIGE

I Overensstemmelse med Lovenes § 9 bekendtgøres herved Uddrag

Kjøbenhavn,

Aage Bramsen.

Martin Carl.

J. Christensen.

C. W. Clausen.

A. M. Knudsen.

Dampskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1909.

INDTÆGTER.				UDGIFTER.			
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indbetalt Grundpræmie.....		90,290	00	Udbetalte Erstatninger.....		54,236	50
Indvundne Renter.....		4,868	11	Honorar for Lægebehandling og			
Reserve for uafgjorte Skader 1908		30,484	40	Lægeerklæringer.....		2,217	22
				Administrationsudgifter.....		12,428	80
Medlemmernes Konto.				Honorar til Revisorerne.....		1,100	00
Belastet Ekstrapræmie 1909 ...		345	43	Genforsikrings-Præmie.....		2,507	37
				Kurtage ved Obligations-Køb..		33	63
				Etableringsudgifter: Rest fra			
				1908 Kr. 2,351,58 Øre, heraf			
				1/2 Amortisation.....		1,175	79
				Henlagt til uafgjorte Skader for			
				1909.....		33,411	40
				Henlagt til Reservefondet 10 %			
				af Grundpræmien.....		9,029	00
				Medlemmernes Konto.			
				Godskrevet Ristorno 1909.....		9,848	23
		125,987	94			125,987	94

BALANCE-KONTO.

AKTIVER.				PASSIVER.				
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	
Etablerings Konto.....			1,175	79	Reserve for uafgjorte Skader for			
Indestaaende i Privatbanken...	52,430	76			1909.....	33,411	40	
Kassebeholdning. Kontant.....	160	48			Reservefondet.....	44,484	08	
Beholdning af Obligationer:			52,591	24				
Kr. 20,000 4 % Københavns					Diverse Kreditorer.			
Kreditforening 2. Serie à					Saldo paa Medlemmernes Konto			
96 1/4.....	19,250	00			for Aaret 1909.....	9,848	23	
Kr. 15,000 4 % Jydske Land-								
kreditforening 5. Serie à								
95 7/8.....	14,381	25	33,631	25				
Diverse Debitorer.								
Saldo paa Medlemmernes Konto								
for Aaret 1909.....			345	43				
			87,743	71			87,743	71

Kjøbenhavn, den 25. Februar 1910.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Dampskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt, ligesom de Reservefondet særlig tilhørende Obligationer er eftersat.

Kjøbenhavn, den 30. Marts 1910.

V. Bindselev.

J. L. Schouboe.

FORSIKRINGSFORENING FOR SØFOLK.

af Regnskabet for Driftsaaret fra 1. Januar til 31. December 1909.

den 8. April 1910.

Chr. Kronman

P. de Nully Brown.

R. W. Rasmussen.

N. K. Strøyberg.

Sejlskibsafdelingen.

VINDINGS- OG TABS-KONTO.

Regnskabsaaret 1909.

INDTÆGTER.				UDGIFTER.			
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indbetalt Grundpræmie		44,520	00	Udbetalte Erstatninger		22,791	50
Statens Tilskud		20,883	49	Honorar for Lægebehandling og			
Indvundne Renter		3,156	81	Lægeerklæringer		866	38
Reserve for uafgjorte Skader 1908		15,181	88	Administrationsudgifter		10,120	72
				Honorar til Revisorerne		800	00
Medlemmernes Konto.				Etableringsudgifter: Rest fra			
Belastet Ekstrapræmie 1909 ...		113	21	1908 Kr. 2,419.82 Øre, heraf ¹ / ₂		1,209	91
				Amortisation			
				Henlagt til uafgjorte Skader for		25,181	76
				1909			
				Medlemmernes Konto.			
				Godskrevet Ristorno 1909		22,885	12
		83,855	39			83,855	39

BALANCE-KONTO.

AKTIVER.				PASSIVER.			
Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Etablerings-Konto			1,209	91	Reserve for uafgjorte Skader for		
Indestaaende i Privatbanken ..	47,625	01			1909.....		25,181
Kassebeholdning. Kontant.....	84	50					
Tilgodehavende hos Statskassen:					Diverse Kreditorer.		
Statens Tilskud for 1909....	20,883	49	68,593	00	Saldo paa Medlemmernes Konto		
					for Aaret 1908	21,915	55
Diverse Debitorer.					- — 1909	22,885	12
Saldo paa Medlemmernes Konto							44,800
for Aaret 1908	66	31					
- — 1909	113	21	179	52			
			69,982	43			69,982
							43

Kjøbenhavn, den 10. Marts 1910.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, Sejlskibsafdelingen.

V. T. Hein.

C. W. Jæger.

Nærværende Regnskab er revideret af undertegnede Revisorer, sammenholdt med Bøger og Bilag og befundet rigtigt.

Kjøbenhavn, den 22. Marts 1910.

V. Bindlev.

H. A. Grube.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISEMENTSPRIS.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Skibshypothekbanken

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

Julius F. Schierbeck

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

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. 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.

Als **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

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

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreækviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases 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. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 19. Maj 1910.

En kundlidet kendt Grund i den engelske Kanal. Efter en Meddelelse, som er tilstillet »Hansa« fra Booth S. S. Co. i Liverpool, er der paa 48° 59', N. Br. og 4° V. Lgd. blevet fundet en Grund med kun 3 $\frac{1}{3}$ Favne Vand (Lowwater Spring Tide). En derefter foretaget Undersøgelse af Søkortene viste, at dette Sted — nemlig 7 m — paa 48° 58', N. Br. og 3° 59', V. Lgd. er tydelig fremhævet i de tyske Admiralitetskort (Nr. 66 og Nr. 279), medens man ikke kan finde Spor deraf i de nyeste engelske Admiralitetskort. Nu drejer det sig ganske vist ikke om en Grund i den sædvanlige Dampskibsroute l'Ouessant—Casquets, der ligger flere Mil nordligere, men hvis et Syd fra kommende Skib med usigtbart Vejr styrer efter Casquets uden at have set l'Ouessant, kan det ved at blive forsat af sin Kurs let komme hen over 7 Meter Grunden, hvorfor denne ikke er helt ufarlig.

Det tyske Blad benytter Lejligheden til at fremhæve, at paa tyske Skibe bør man foretrække tyske Kort fremfor engelske.

Fra Sikeå (Umeå Distrikt) skrives d. 11. ds. til os:

Paa min Rejse fra Sundsvall hertil passerede jeg i Morges tæt forbi Sydostbrottens Fyrskib; efter Fyrbogen skulde det have en Kugle paa hver af sine to Master og efter den svenske Lods en Kugle paa Stortoppen. Ingen af Delene passer imidlertid med Virkeligheden; thi Fyrskibet var i Morges betegnet med kun én Kugle paa Fortoppen, men ingen paa Stortoppen. Da Snipans Fyrskib kun ligger c: 15 Sm. NØ. derfra, vilde det jo ikke være ulæneligt for Skibe, der i diset Vejr, kommende paa en NØ. Kurs og eventuelt værende foran Bestikket, at de kunde tage Fejl af Fyrskibene. Snipans Fyrskib er betegnet med én Kugle i Fortoppen og ét Flag i Stortoppen; hvis nu Flaget af en eller anden Grund ikke er der, saa har man jo Sydostbrottens Fyrskibs Kendingsbetegnelse; dog naar man er bekendt med denne, som den nu er, saa kan Fejltagelsen selvfølgelig mindre let finde Sted.

Vraget af den norske Damp »Sangstad«s Position er afmærket med en grøn Stage, hvorpaa sidder en nedadvendt Kist; — Vraget er usynligt. — Lysboje findes ej heller som Advarsel om Natten.

M. J. Nielsen,

Fører af S/S. »Lilly«, Nordby, Fanø.

Fra Maranhão skriver en Skibsfører til os:

I Dansk Søfartstidende for 7. December 1909 findes gengivet en Overretsdøm, afsagt d. 18. Oktober s. A. Denne maa gaa en farende Sømand, der mener, at Sømanden har opnaaet et væsentligt Gode ved Oprettelsen af Ulykkesforsikring for Søfolk, til Hjerte, idet denne Døm nemlig i visse Tilfælde gør Ulykkesforsikringens Hjælp lig Nul. Det er ikke alene det haarde ved den afsagte Døm, der støder mig, men jeg finder den smaalig overfor en trængende Enke, der har mistet sin Forsørger ved et Ulykkestilfælde og har Hjælp og Trøst nødig i Stedet for at blive paatvungen en Proces.

I nævnte Døm forekommer følgende Stykke: »Generalkonsulens Virksomhed resulterede i en mindelig Ordning med Rederiet, hvorefter dette udbetalte et Beløb, der blev fordelt blandt de Efterlevende, saaledes at der tilkom Enken efter Jørgensen Kr. 5,667.41 o s. v.«

Da dette Beløb opnaaedes ved mindelig Overenskomst med Rederiet, forekommer den tildelte Sum mig at være at betragte som en Gave, Humaniteten paabød Rederiet overfor den omkomne Enke, og denne Gave

burde have været Ulykkesforsikringen for Søfolk ganske uvedkommende, saaledes at hun ogsaa fra den erholdt den Erstatning, som tilkom hende i Følge Loven.

C. A.
Skibsfører.

Vi har ikke villet nægte ovenstaaende Oplagelse, uagtet Spørgsmaalet egentlig er uddebatteret, men henviser iøvrigt til en Artikel af Direktøren for Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, som findes i Bladets Nr. 97 for 17. December 1909.

Red.

En ny Postoverenskomst, der er blevet afsluttet paa ti Aar mellem den australske Forbundsregering og den britiske Orientlinie, er nu traadt i Kraft, fortæller »Hansa«. Afleveringstiden er fastsat til 638 Timer, og det aarlige Tilskud udgør £ 170,000. Selskabet har maattet forpligte sig til foruden en for Haanden værende Dampere paa 11,000 Tons endnu at indsætte fem ny Dampere paa 12,000 Tons hver paa Ruten; disse skal have en Fart af 19 Knob.

Asiatere maa ikke ansættes i de paagældende Skibe hverken som Søfolk, Fyrbødere eller som Opvartningspersonale.

I August Maaned 1908 har »Tysk Nautisk Forening« rettet et Andragende til Rigskansleren om Udsættelse af Præmier for at indbugser Vrag, som findes drivende i Søen, hvilket blev henvist til Undersøgelse af en teknisk Kommission, fortæller »Hansa«. Ved Slutningen af Marts d. A. fandt der i denne Kommission Forhandlinger Sted om Sagen med Indenrigsministeriet. Efter hvad der siges, kan man efter Forløbet af disse Forhandlinger antage, at Indenrigsministeriet vil forsøge at imødekomme »Tysk-Nautisk Forening«s Andragende.

Sundhedstjeneste. Et Reglement for Sundhedstjenesten i de bulgarske Sortehavshavne, offentliggjort i den bulgarske Statstidende af 27. November 1904, bestemmer i Artikel 13, at de Skibes Sundhedspas, der kommer fra fremmede Havne, i hvilke der bor en bulgarsk diplomatisk- eller Handels-Agent, skal være paategnet af denne. Indtil for kort Tid siden har dette Paabud kun haft praktisk Betydning for Skibe, som kom fra Konstantinopel. I den senere Tid er dets Overholdelse dog ogsaa blevet fordret ved Ankomst fra Odessa, skriver »Hansa«.

Justits-Departementet i Washington foretager Undersøgelser for at faa konstateret, om der findes Aftaler mellem de forskellige udenlandske Dampskibslinier, som anløber de amerikanske Havne, gaaende ud paa Dannelse af Ringe, som kunde komme i Konflikt med den »Shermanske Antitrustlov«.

(»Hansa«).

I Følge et i Tientsin udkommende Blad »Der China-Bote« har forskellige belgiske Forretningshuse, som er bosiddende i Kina, sammen med nogle store kinesiske Firmaer foreslaaet den kinesiske Regering at grunde en kinesisk-belgisk Handelsflaade. Dette Selskabs Skibe skulde udgaa fra Antwerpen og anløbe de vigtigste kinesiske Havne. Den kinesiske Trafikminister har nedsat en Kommission af Sagkyndige, som skal undersøge Projektet, fortæller »Hansa«.

Toldvisitation i Rouen. Den norske Konsul i Rouen har henstillet, at norske Skibsføreres Opmærksomhed henledes paa, at det derværende Toldvæsen holder meget strengt paa Overholdelse af Paabudet om, at Tobak og alle Tændstikker, som findes om Bord paa et Skib ved dets Ankomst til Rouen, skal fremlægges samlet ved Toldvisitationen om Bord. Det ubetydeligste Kvantum Tobak eller en enkelt Æske Tændstikker, som findes i Mandskabets Lukafer, kan, oplyser Konsulen, gøres til Genstand for Mulktpaalæg, selv om disse Sager findes paa en Plads, som udelukker enhver Tanke om Smugling. (»Norg. Sjøft.«)

Suezkanalen. Det siges bestemt, fortæller »Hansa«, at Suezkanal-Selskabet fra 1. Januar 1911 vil nedsætte Kanalafgifterne med 50 Centimer, nemlig fra 7,75 til 7,25 Frcs. pr. Ton.

Østrigske Lloyd. Den østrigske Handelsministers Mægling mellem Østrigske Lloyds Bestyrelse og samme Selskabs Kaptajner er lykkedes fuldstændig. Den 23. April er der opnaaet en Overenskomst, som begge Parter er tilfreds med.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Den italienske Regering har erklæret Skibe og Varer, kommende fra Gedda (i det røde Hav) for smittet af Byldepest og underkastet Karantænereglement Nr. 10 af 1. September 1907 samt Skibe kommende fra Bosfor Buschir for at være underkastede Bestemmelserne i Pest-Karantænereglementet af 1. September 1907. (Ritz. Bur.)

Skoleskibet »Viking« er Fredag d. 13. ds. afsejlet fra Vladivostok til Kjøbenhavn. Alt vel om Bord. (Ritz. Bur.)

Isforholdene. Konsulatet i Archangelsk telegraferer d. 11. ds. til Udenrigsministeriet: Ankomne Dampere melder: Hvidehavet isfrit. (Ritz. Bur.)

Isforholdene i de arktiske Have. Island. Den 9.—12. April iagttoges Is i Omegnen af Kap Nord.

Davisstrædet. Isfjælde saas i April c. 60 Sm. Syd for Kap Farvel og Øst efter til 38° V. Lgd. og 60° N. Br. Størisen mødtes ved Nanortalik og laa i et c. 50 Sm. bredt Bælte ud fra Land. Mod Slutningen af Maaneden trak Isen sig nordligere op mod Nunarsuit.

Skibsfarten paa Luleå og Piteå. Generalkonsulatet i Stockholm indberetter den 13. ds. til Udenrigsministeriet, at Søfarten paa Luleå og Piteå er aabnet den 12. ds.

Udenrigsministeriet meddeler:

Konsulatet i Dunkerque har indberettet til Udenrigsministeriet, at det ved Bekendtgørelse af 21. og 24. September 1908 i franske Havne paabudte Lægeeftersyn af Skibe kommende fra russiske og finske Havne i Henhold til et Cirkulære fra det franske Sundhedsvæsen er ophævet fra d. 30. April d. A. at regne. Saaledes behøver Skibe fra Østersøen bestemt til Gravelines ikke at anløbe Dunkerque, og Skibe for St. Vallery sur Somme og Abbeville kan gaa direkte hertil uden at

anløbe Havre for Lægeeftersyn. Derimod bestaar Pligten for saadanne Skibe til at medføre Sundhedspas stadig.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 79/1909, afsagt d. 26. April 1910. Firmaerne Elkan Wulff Carøe & Co. og B. Muus & Co. mod Rederiet for Dampskibet »Frumentia«, A/S. Rhederisyndikatet.

Dampskibet »Frumentia«, der er bygget i 1906 og maalet 2,638 Brutto Reg.-Tons, ankom i Slutningen af Maj f. A. til Kjøbenhavn fra New Orleans via Aarhus med en Ladning bestaaende dels af Bomuldsfrøkager i Sække, dels af Stykgods. Største Delen af Bomuldsfrøkagerne var i saa godt som ubeskadiget Stand udlosset i Aarhus. Restpartiet, c. 600 Tons, laa stuvet i Bunden af alle fire Lastrum. Ved Losningen her viste der sig hist og her Fugtighed paa Undersiden af det nederste Lag Sække, der hvilede umiddelbart paa Skibets faste Bundgarnering. Ladningsmodtagerne begærede derfor i Henhold til Sølovens § 148 foretaget en Besigtelsesforretning, hvorunder der tillige skulde afgives Skøn om Skadens Aarsag. Skønsmændene, der undersøgte Skibet, efter at et Par af Lastrummene var tømt, men medens Bundlaget af Sække endnu laa i et Par andre Lastrum, kunde ikke angive nogen bestemt Grund til Skaden — som efter et udvortes Syn af Sækkene forekom dem ringe — men henlede Opmærksomheden paa, dels at der ingen Garneringsmaatter fandtes, men at Sækkene laa direkte paa den faste Bundgarnering, dels at denne faste Bundgarnering efter Kaptajnens Udtalelse var spulet ved nogle d. 8. April afholdte Sprøjteøvelser (Indladningen var begyndt den 15. April). Bundgarneringen, der efter Udtalelser fra to af Skønsmændene var af særlig godt Materiale og godt sammenarbejdet, bestod af c. 3" tykke Fyrretræs Planker, hvis Underflade ved Lister var hævet godt 1/2" over Tanktoppen. Garneringen dannede et sammenhængende Hele i fast Forbindelse med Skibssiden, og op ad denne var anbragt Ribber. Den omtalte Bundgarnering viste sig ved Udlosningen i Orden og gennemgaaende tør, der var dog hist og her fugtige Striber i Spinten i Plankekantene. Det viste sig tillige, at de Sække, der havde ligget paa saadanne fugtige Steder, selv havde tilsvarende fugtige Striber.

Efter Udlosningen lod Ladningsmodtagerne optage Vurdering over den udlossede Ladning for at fastslaa Mindreværdien. De udmeldte Mænd fastsatte Mindreværdien til Kr. 892.41.

Ladningsmodtagerne har derefter anlagt nærværende Sag mod Skibets Rederi og har paastaet sig tilkendt det nævnte Beløb af Kr. 892.41 med Renter samt yderligere Omkostninger ved de over Skib og Ladning afholdte Skønforretninger, 356 Kr., og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Skibet, der i sin Tid afgik herfra efter endt Udlosning uden at aflægge Søforklaring, har først i December

Maaned f. A. under nærværende Sag afgivet saadan Forklaring, ligesom der under Sagen er fremlagt en efter Skibets Logbog tagen Udskrift, der dog er noget ufuldstændig for Tiden inden den 15. April. Efter de saaledes fremkomne Oplysninger havde »Frumentia«, der tilhører A/S. Rhederisyndikatet her, men ved et »Netto Certeparti« var tidsbefragtet af The Texas Tramp Line, i Begyndelsen af April udlosset en Ladning Jernerts i Filadelfia og var derfra afgaaet til New Orleans for at indtage Ladningen til Aarhus og Kjøbenhavn. Den 8. April holdtes Brandmanøvrer med Sprøjteøvelse om Bord, og Kaptajnen lod ved denne Lejlighed Lastrummene, der var meget snavsede fra den tidligere Ladning og derfor nødvendigvis maatte renses, inden ny Ladning kunde indtages, spule med fersk Vand fra Ballasttankene. Efter hvad der er forklaret under Søforklaringen, holdtes Lugerne aabne hver Dag, siden Spulingen havde fundet Sted, for at Lastrummene kunde tørre, undtagen en enkelt Dag, da der var Byger, og hvor de var lagt over med gode Presenninger. Ventilatorerne var vendt mod Vinden, saaledes at der frembragtes saa god Udluftning som mulig, og ved at Lugerne stod aabne, fik den tropiske Sol saa god Adgang til Lasten som mulig. Den 15. naaedes New Orleans, hvor Indladningen straks paabegyndtes i alle fire Lastrum. Torsdag d. 22. April afgik Skibet efter endt Indladning til Kjøbenhavn. Paa Rejsen over Atlanterhavet indtraf flere Gange daarligt Vejr med Storm og Sø, Skibet arbejdede haardt og tog meget Vand ind over Dæk og Luger.

Parterne har ladet afhøre forskellige Vidner og fremskaffet en Række Erklæringer for derigennem at søge oplyst Skadens Aarsag, og hvad der kunde have været gjort for at modvirke den. Citanterne gør i Henhold til de paa deres Foranledning fremkomne Erklæringer og Vidneforklaringer gældende, at Garneringen næppe kan antages at være bleven helt gennemtør inden Indladningen, at Beskadigelsen maa stamme fra Fugtighed i Garneringen, at den ikke kan skyldes Sved, og at Skaden mulig kunde have været undgået, dersom der ovenpaa den faste Garnering havde været anbragt yderligere en løs Garnering af Brædder og Maatter eller dog af Maatter. De Indstævnte har under Henviisning til andre Erklæringer hævdet, at Skibets faste Garnering maa antages at være bleven fuldstændig tør inden Indladningen, og at det ikke kan forlanges og heller ikke er sædvanligt, at Skibe med god fast Trægarnering ovenover Tanktoppen yderligere bruger løs Garnering, naar de indlader Bomuldsfrøkager. De hævder, at Skaden maa stamme fra Ladningen selv, hvis Fugtighed er opsuget i Spinten i Garneringsplankerne.

De Indstævnte hævder imidlertid i første Række, at Skibet maa være fritaget for Ansvar overfor Konnossementernes Indhavere (Citanterne), da Skibet er bleven undersøgt i New Orleans af Assurandørernes Surveyor og fundet behørigt, og da det i Konnossementernes Punkt 14 er bestemt, at Assurandørernes Surveyors Certifikat skal af Konnossementets Indhaver anses for tilstrækkeligt Bevis for, at Skibet »has been properly prepared for cargo in every way«. Under Sagen foreligger en af en Surveyor ved New Orleans Assuranceforenings Inspektionskontor udstedt Erklæring, hvorefter Skibet »har fuldendt Indladningen her i Havnen under vort Tilsyn i Overensstemmelse med de af New Orleans Assuranceforening derom foreskrevne Regler. Skibet er nu forsvarlig lastet (properly laden) til at tiltræde Rejsen til Danmark«. Citanterne hævder, at da partikulær Skade af den heromhandlede Art i Almindelighed ikke forsikres, har Assurandørerne ingen Interesse i en nøjagtig Undersøgelse af de heromhandlede Forhold og deres Surveyors Erklæring maa derfor blive uden Betydning. Efter de fremkomne, ganske vist ikke fuldt fyldestgørende Oplysninger om de Regler, der følges af Assurandørernes Surveyor, synes det dog, at Citanterne ikke har Ret i denne Betragtning, og at den fornævnte Konnossementsklausul derfor i vidt

Omfang maa afskære Konnossementets Indhavere fra at holde sig til Skibet i Anledning af Skader, som hidrører fra, at Skibet ikke har været tjenligt til at indtage Ladningen.

Selv bortset herfra maa der imidlertid gives de Indstævnte Medhold. Retten maa efter det fremkomne betragte det som givet, at Bomuldsfrøkager er en Vare, som i ganske særlig Grad er tilbøjelig til at opsuge Fugtighed og derigennem udsat for Fordærvelse, at det er noget højst almindeligt, at saadanne Ladninger fremkommer mere eller mindre beskadiget blandt andet netop i Bundlaget, og at der altsaa udkræves en ganske særlig Omhu og Forsigtighed i Behandlingen, naar de skal føres uskadt over Søen. Om den forefundne Fugtighed i større eller mindre Grad skulde have sin Oprindelse fra Spulingen, eller om den skyldes ganske andre Aarsager (Sved fra Kagerne, Fugtighed i Rummet under Garneringen eller andet), tør Retten ikke have nogen bestemt Mening om, men Retten maa finde, at der er foretaget, hvad man under almindelige Forhold med Rimelighed kunde forlange, for at tørre Garneringen efter Spulingen.

Citanterne lægger en meget stor Vægt paa det foranomtalte Faktum, at der ikke ovenpaa Bundgarneringen er anbragt løs Garnering. Der er hos herværende Oljekagemodtagere opstaaet den Mening, at saadan løs Garnering er nødvendig, og at den vil afværge mange af de ved Oljekageladningen forekommende Beskadigelser. Om dette i Virkeligheden er Tilfældet, maa Retten betragte som overmaade tvivlsomt, og der maa efter det dels under denne Sag dels tidligere for Retten oplyste gaas ud fra, at det ikke er almindelig anerkendt, at det er nødvendigt i Skibe, hvis Bund er dækket med fast Træbeklædning, yderligere at anbringe nogen løs Garnering under en Oljekagelast.

Saa længe det saaledes ikke kan betragtes som godtgjort, endside frængt ind i den almindelige Bevidsthed, at den saa hyppige Beskadigelse af Oljekageladninger, der forsendes i et Skibs Lastrum, kan formindskes ved Anbringelse af saadan løs Garnering, kan Skibet ikke gøres ansvarlig for Skaden, blot fordi saadan Garnering mangler. Solovens § 143 maa medføre, at Skipperen i et Tilfælde som det foreliggende maa være ansvarsfri, naar Godset er indladet i Overensstemmelse med Afladernes og Assurandørernes Surveyors Forskrifter, og naar Ingen af disse har forlangt Anbringelsen af Maatter eller Brædder eller henledet Skipperens Opmærksomhed paa Ønskeligheden deraf, kan det ikke forlanges, at Skipperen af sig selv skal anbringe dem.

Efter det saaledes foreliggende maa de Indstævnte være at frifinde og Sagens Omkostninger at tillægge dem med et Beløb, som findes at kunne bestemmes til 100 Kr.

Dom i S. S. Nr. 78/1909, afsagt den 19. Januar 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise kontra Firmaet C. K. Hansen for Damperen »Ben Clune«.

Paa Rejse fra Bilbao til Lübeck med en Ladning Jernerts — c. 2,600 Tons — grundstødte Damperen »Ben Clune« af North Shields d. 16. August 1909, Kl. 6 Fm. paa Nordsiden af Vesterflakket ud for Landskrona. Skibet, der er bygget i 1888 og maaler 2,061 Brutto Reg.-Tons, var forsynet med dobbelt Bund undtagen under Maskinrummet. Det kom til at staa i Retningen S. $\frac{1}{4}$ Ø. efter Kompasset, med 17' Vand for og 18' agter; dets Dybgaende før Grundstødningen var 20' 6" for og 19' 4" agter. Grunden bestod af Sand med enkelte store Sten. Kl. c. 9 Fm. kom Svitzers Bjergningsdamper »Svava« til Stede og Bjergningskontrakt afsluttedes paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnen skulde bestemmes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn.

Kl. c. 10 paabegyndtes Slæbningsarbejdet, idet »Svava« førte sit Anker ud med 90 Favne Kæde i nordlig Retning og fastgjorde sin Staalslæber paa »Ben Clune«s

Agterdæk, hvorpaa »Svava« gik frem med fuld Kraft, samtidig med at der heves ind paa Ankerkæden. »Ben Clune«s Maskine medvirkede. Samtlige de i Løbet af Dagen foretagne Afslæbningsforsøg blev imidlertid uden Resultat. Ved en foretagen Dykkerundersøgelse fandtes Skibet at staa fast paa Grunden. Kl. 4½ Em. ankom Bjergningsdamperen »Hertha« fra Kjøbenhavn med Lægere, og Losning paabegyndtes ved Hjælp af Landskrona Bjergelav, der var mødt med 30 Mand; Losningen fortsattes hele Natten og næste Formiddag, og der udlossedes ialt 230 à 250 Tons. Den 17. om Formiddagen, Kl. c. 7½, da Vandet var begyndt at stige, lykkedes det »Svava« at bringe Skibet flot. Skibet, der var tæt, afgik med egen Maskine til Kjøbenhavn, hvor Dykkerundersøgelse foretoges. Bortset fra enkelte Buler og Afskrabninger havde Skibet ingen Skade lidt, ligesom ogsaa Ladningen var saa godt som ubeskadiget.

Da den indgaaede Voldgiftsoverenskomst er bleven opsagt fra Skibets Side i Henhold til Sølovens § 227 har Citanterne, Svitzers Bjergningsentreprise, under nærværende Sag paastaet det indstævnte Firma C. K. Hansen, der har erklæret sig villig til at modtage Søgemaal paa Skibets Vegne, tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Det er in confesso, at de bjergede Værdier har udgjort godt 150,000 Kr., deraf for Skibets Vedkommende c. 110,000 Kr. Værdien af Bjergningsmateriellet har Citanterne opgivet til c. 232,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder de rolige Vejrforhold, hvorunder Bjergningen fandt Sted, findes en Bjergeløn af 8,000 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger efter Omstændighederne kan hæves.

Dom i S. S. Nr. 106/1909, afsagt d. 19. Januar 1910, Maskinmester H. Chr. Birch mod Sandhandler og Reder P. Nielsen.

Citanten Maskinmester H. Chr. Birch har fra 1. Juli 1909 været forhyret som Maskinmester paa Sandpumpedamperen »Baldor«, for hvilken Indstævnte, Sandhandler P. Nielsen er Reder, for en maanedlig Hyre af 180 Kr.

Den 22. November 1909 blev Parternes enige om, at Citanten fratraadte sin Stilling straks mod Hyre til Fratrædelsesdagen. Indstævnte udbetalte ham ved Fratrædelsen 30 Kr., idet han gjorde gældende, at han i Løbet af November Maaned havde udbetalt ham i forskellige Beløb ialt 100 Kr. som Forskud paa Hyren for November. Citanten, der gjorde gældende, at han intet Forskud havde modtaget for November, gjorde Krav paa sin Resthyre. Paa Mønstringskontoret udbetalte Indstævnte Citanten 2 Kr., idet man enedes om, at Hyren for 22 Dage udgjorde 132 Kr., men han vægrede sig ved at udbetale mere, og Citanten har derfor anlagt nærværende Sag, hvorunder han paastaar Indstævnte dømt til at betale ham 100 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger.

Indstævnte har paastaet sig frifunden, men da han intet Bevis har ført for sin Paastand om at have udbetalt Citanten de omtalte Forskud, vil han ikke kunne undgaa at dømmes efter Citantens Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 20 Kr.

Forholdene i Santos.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Nedenstaaende angaaende Forholdene i Santos for stykgodslastede Sejlskibe fremkommer for at oplyse Redere om de Tab af Tid og Penge, saadanne Skibe er ud-

sat for paa denne Plads, særligt naar de er konsigneret til Hr. A. Trommel & Co.

Undertegnede Fører af 3/m. Sk. »Dana« afgik først i December 1909 fra Hamburg med en Ladning Stykgods paa c. 408 Tons og ankom til Santos den 3. Februar 1910. Da der ikke er noget Mæglerfirma i Santos, i hvert Fald ikke mig bekendt, er det almindeligt, at Købmændene selv klarer Skibene; dette befattede Hr. A. Trommel, som »Dana« var konsigneret til, sig dog ikke med, heller ikke fandtes der paa hans Kontor nogen, som kunde tale andet Sprog end Portugisisk, saa jeg maatte altid have en Tolk med, naar jeg, hvad ofte var Tilfældet, havde Ærindé dér. Jeg havde dog god Hjælp til Klarering og alt andet af en Franskmand, clerck hos Skibshandler Runes & Bark.

Skibet blev indklareret den 4. Februar, og Tirsdag den 8. fik jeg Ordre til at hale langs Kajen. Losningen, som udførtes af Dokkompagniet (Compannia Docas de Santos) med Kran, paabegyndtes Onsdag den 9. Vi blev dog ikke færdig med Losningen før Torsdag den 17., uagtet der den ene Dag blev losset med to Kraner. Det bemærkes her, at det kostede c. £ 2 for hver Dag Skibet laa ved Kaj.

Før vi forlod Hamburg, blev jeg af en Kollega, som havde været i Santos et Par Aar før, oplyst om Forholdene der, især med Hensyn til Hr. A. Trommel & Co., som han ogsaa havde været konsigneret til; nu erfarede jeg, at han ikke havde sagt for meget. Efter alt, hvad jeg hørte dér, er det almindeligt, at der hængaar en Uge, efter at Skibene er udlosset, før de bliver udklareret. Under Losningen bliver Tal og Mærker af Varerne taget af en Toldofficer og en Mand fra Dokkompagniet; deres Regnskaber skal saa efter Udlosningen sammenlignes indbyrdes og med Manifestet paa Toldboden. Styrmændens Talli bliver der ikke taget Hensyn til.

Efter 4—5 Dage viste det sig, at medens Toldofficerens Opgør stemmede, manglede Dokkompagniet 300—400 Kurveflasker (Demijohns), som jeg skulde betale eller ogsaa vente paa Fragten, til Flaskerne var hentet fra Pakhuset og Uoverensstemmelsen derved berigtiget. Jeg tilbød at betale Udgiften ved at faa det uoverensstemmende Parti talt om, men det blev nægtet. Den danske Konsul, som jeg spurgte til Raads, og alle andre, som jeg talte med derom, sagde, at der intet var at gøre. Dokkompagniet var et saa stort Pengefirma, at ingen med Haab om Held kunde tænke paa at søge det. Jeg foretrak derfor at vente nogle Dage med at betale det fordrrede Beløb.

Lørdag den 26. fik Hr. Trommel Underretning om, at hele Lasten stemmede paa én Planke nær, som jeg skyldigst betalte 7 Mil Reis for, skønt jeg er overbevist om, at den var leveret fra Skibet, og fik saa min Frågt udbetalt.

Nu troede jeg, at alle Ubehageligheder var overstaaet, men i Stedet derfor begyndte de først rigtig nu. Der skulde nu atter sammenlignes, jeg véd ikke hvor mange Steder, hvilket atter tog 3—4 Dage, og da endelig alt var klart til Udklareringen Onsdag den 2. Marts, nægtede Toldinspektøren at udklare Skibet, før han fik en Erklæring fra Dokkompagniet om, at hele Lasten var taget ud af Varehuset, eller at Hr. A. Trommel & Co. tegnede sig ansvarlig for Fordringer, som eventuelt vilde opkomme senere. Hr. A. Trommel & Co. nægtede at tegne sig ansvarlig; han sagde, at han slet intet havde med Skibet at gøre efter at have betalt Fragten, skønt man skulde synes, at det kunde fordres af en Modtager, at han, efter at have godkendt at Lasten er rigtig leveret, maa ordne alt saaledes, at Skibet kan udklare; men han sagde nej, og det uagtet det er almindeligt, at Købmændene dér undertegner, hvad Toldvæsnet fordrer, naar ellers alt er rigtigt. Konsulen, som jeg søgte Hjælp hos, sagde, at jeg intet kunde gøre. Modtageren kunde ikke tvinges til at underskrive paa noget, og Toldvæsnet i Brasilien er en

saa stor Autoritet, at det kun vilde være at kaste Penge bort, at sagsøge det.

Hr. Hakon Hansen, Sekretær hos den danske Konsul, var nu flere Gange med mig hos Toldinspektøren og talte min Sag; det hjalp dog ikke, han vilde først have en Erklæring fra Dokkompagniet, hvilken først forelaa Lørdag den 5. Marts, og den var ikke tilfredsstillende; dog lykkedes det Hr. Hakon Hansen og en Mand til fra det danske Konsulat, som havde særlig Kendskab til Told-sager, efter flere Timers Arbejde med forskellige af Toldfunktionærerne, at faa Skibet udklareret samme Dags Eftermiddag, 16 Dage efter at det var udløst. Var jeg ikke bleven udklareret den Dag, vilde jeg gennem Konsulen have søgt Hjælp hos Regeringen i Rio de Janeiro som den eneste Udvej, jeg kunde se til at komme derfra en Gang.

Den danske Konsul og alle andre i Santos siger, at alle Skibe, som losses til Hr. A. Trommel & Co., har Ulemper og Ubehageligheder paa den ene eller den anden Måade, da Autoriteterne er saa vanskelige og stiller saa store Fordringer, og Hr. Trommel ikke vil gøre noget for Skibene og tillige er smaalig til det yderste, saa at de Skibe, som er konsigneret til ham altid kan vente større Vanskeligheder og mere Tidsspilde end ellers. Men selv om vi har den bedste og mest velvillige Modtager, kan der blive nok af Ubehageligheder for stykgodslastede Skibe. Alene det, at Dokkompagniet kan enten fordre store Summer udbetalt eller deponeret eller stoppe Skibet en ubestemt Tid for Last, som i Virkeligheden er leveret, og som Toldvæsenet godkender, uden at der kan gøres noget imod dem, skulde være nok til at gøre Redere bange for at sende deres Skibe til Santos, og jeg hørte flere saadanne Eksempler. Naar dertil kommer de ualmindelig store Udgifter, der er dér paa Pladsen, saa tror jeg, at det vil være værdt at overveje nøje, om Fragterne er saa store, at de kan bære de virkelige og de mulige Byrder. Alene Dokkompagniets Regning til »Dana« var £ 107, og havde vi løst Dødvægt, 550 Tons, vilde den være bleven c. £ 40 større, og alle andre Udgifter er omtrent i Forhold dertil.

Til Slutning vil jeg kun bemærke, at Mæglerfirmaet August Boltén i Hamburg trøstede os med, at vi nok vilde komme saa betids til Santos, at vi kunde faa en Kaffe last ud derfra. Men allerede d. 11. December blev den sidste Kaffe udskibet fra Santos, og der har ikke været skibet Kaffe derfra i flere Aar uden i Maanederne Juli til December inklusive. Det kan vel næppe være tænkeligt, at Firmaet August Boltén skulde være uvidende derom.

Paa Rejse fra Santos til Rio Hacha, Marts 1910.

R. E. Pedersen.

Fører af 3/m. Sk. »Dana« af Marstal.

Fragtmarkedet.

I de fleste ledende Markeder gør der sig en betydelig Mathed gældende, og et Par af dem, Sortehavet etc. samt Østen, har fragtet til lavere Rater. Overalt er det den gamle Historie, der gør sig gældende, nemlig rigeligere Tilbud af Tonnage end af Laster, og det er ikke godt at sige, naar der vil indtræde nogen væsentlig Bedring i dette Forhold. Der siges stadig at være betydelige Lagre af Korn baade i Rusland og Sydamerika, men da Sælgernes og Købernes Prisindeer er lidt vel meget fra hinanden, er Afskibningerne særdeles moderate. Østersøsesæsonen er ved at komme i fuld Gang, og der er ligesom Tegn til, at Raterne er ved at bedre sig lidt, hvorimod Kulfragterne indtil Østersøen er paa et saa miserabelt Niveau, at flere Baade har set deres Fordel ved at returnere i Ballast fra

engelsk Kulhavn til en Ladeplads i Østersøen efter at have forsynet sig med Bunkerkul til billige Priser.

Østen lider under Trykket af Ballast-Tonnage fra Sydamerika, og Raterne viser de fleste Steder Nedgang. Bombay har pr. Maj sidst betalt 13/ Skala til to Lossehavne U. K. eller Kontinentet, medens der fra Kurachee noteres 14/ à 14/6. For Ris fra Saigon betales 21/6 til udsøgt Havn, 22/ to franske Havne. Nogle Juli-August Dampere sluttetes med Sukker fra Java til 25/ U. S. eller Evropa, Option 26/ to Lossehavne.

Sortehavet etc. ligger flovt. For større Baade kan kun faas omkring 6/3 à 6/6 til udsøgt Havn fra Nikolajeff etc., 7/ fra Sulina, medens mindre Baade paa N. C. faar omkring 7/6, resp. 8/3. For Oliekager til Danmark betales 10/ Basis én Lossehavn fra Nikolajeff, medens Saltlaster sluttetes til 9/6 Sakki/Neufahrwasser, 10/9 Eupatoria/St. Petersborg. Azow sluttetes for Korn til 8/ à 8/3 »any«, 6 d. mere Hamburg.

Middelhavet har ikke meget at byde paa udover Ertslaster til tarvelige Rater. Der sluttetes med fri Despatch til 6/1½ Grækenland/Rotterdam, 5/4½ Carthagera/Middlesbro, 5/3 Almeria/Barrow. Fra Bilbao er Raterne 3/7½ til Cardiff, 4/3 Rotterdam, 4/6 Glasgow.

Nordamerika har kun Brug for meget lidt Tonnage, og Raterne er daarlige helt igennem. For Deals fra St. John sluttetes der til 27/6 à 30/ Englands Vestkyst, for Kul fra Baltimore eller Filadelfia til 3 Dollars Manilla og for Petroleum fra New York til 18 Cents to Havne Kina eller Korea. Blandt Tømmerfragterne fra Golfen nævner vi 72/6 til Barrow og Sharpness, 67/6 Amsterdam og Sharpness, 107/6 Bahia Blanca. Nogle Baade sluttetes i Timecharter til 2/3 Dødvægt, Levering Tyne, Tilbagelevering Filadelfia, 2/9 Vestindiefarten, Levering og Tilbagelevering U. S.

La Plata Markedet er fremdeles meget stille og paa-virkes nu yderligere af en Række Helligdage. Der betales sidst 8/ à 8/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 7/ à 7/6 fra Buenos Aires, 6 d. mindre direkte Havn.

Østersøen noterer en Mængde Laster, men da Tonnage er rigelig, kan Raterne ikke komme rigtigt i Vejret. For Korn fra St. Petersborg betinges højst 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/1½ Antwerpen, medens der for Pulpwood betaales Mk. 20 pr. Favn til Rotterdam og for Kortprops omkring 22/6 til Østkyst Kulhavn, Frcs. 30 til god kontinental Havn. Riga betaler 19/ à 20/ D/B. til Østkysten, Frcs. 26 til Ghent eller Antwerpen, 27 à 27½ Rouen, Hfl. 10½ à 11 til Holland, Hfl. 12½ à 13 pr. Tylt Kapbjælker. Fra Libau eller Windau betales omkring 9 d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 10½ d. Tynen, 1/ Rouen, 36/ pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn. For skaaren Last (D/B. Dellast Boards) blev der sidst betalt 21/ Kemi/London (1.100 Stdrs.), 21/ Skellefteå og Piteå/London (650), Frcs. 29 Trångsund/Ghent, Frcs. 28 à 29 Sydfinland/Antwerpen. For Sveller betales 6/3 Windau/London, 5/9 Memel/Grimshby.

Kulfragterne er paa det nærmeste uforandret helt igennem, til Østersøen maaske en Kende daarligere end sidst. Der sluttetes fra Tynen eller Blyth til 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 3/6 Pillau eller Swinemünde, 3/4½ Riga, 4/ Stockholm, 3/8 Windau (1.500), 3/6 Memel (1.550), 3/6 à 3/7½ Aalborg, 3/ à 3/1½ Hamburg, 3/10½ Bordeaux, 5/ Lissabon, 6/10½ Barcelona, 6/4½ à 6/9 Genua. Fra Firth of Forth betales 3/9 à 3/10½ Kronstadt, 3/6 Riga (2.200), 3/9 à 3/10½ Kiel, 3/9 Middelfart (950), 3/10½ Horsens (1.250), 3/6 Narvik (3.500), 6/8 Livorno (2.800). Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi: 4/6 Kronstadt (1.000), 4/6 Stockholm (1.000), 4/9 Libau (1.300), 4/9 Holtenau (2.200), 4/7½ Lissabon (2.500), Frcs. 8,50 Marseille (2.500), 6/6 Genua eller Savona, 7/9 à 8/ Venedig, 5/10½ à 6/ Port Said, 9/3 Colombo, 7/1½ Las Palmas, 16/6 à 16/9 River Plate, 14/6 Rio de Janeiro, 17/6 Santos.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, har Danmark nogle Ladninger Cement, gl. Jern, Lervarer og Kalksten, nærmest til Østersøhavne, men Raterne er lave; Tyskland har enkelte Kornlaster til England for mindre Sejlere. Bottenhavet og Finskebugten mangler prompte Laster, saa at det er meget vanskeligt at anbringe Sejlere, der er bestemt til disse Havne, ligesom Raterne er yderst lave. Vestsverig er mat pr. straks, hvorimod Østnorge har adskillige Is- og Trælaster, men til Rater som umuliggør Forretning, naar Udgifterne ved Transporten skal dækkes. Markedet er saaledes gennemgaaende utilfredsstillende daarligt. Returfragter Vest fra og Mellemrigsfragter fra og til Udlandet, er vedvarende noget mat dog med uforandrede Rater, ligesom der kommer enkelte Foderstoflaster frem for noget senere Afskibning.

Generalforsamlinger.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab holdt d. 14. ds. ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højstetssagfører Møldrup.

Bestyrelsens Formand, Geheimetatsraad Bramsen aflagde Beretning og Regnskab.

Selskabet havde i Aaret 1909 disponeret over tolv Baade, der havde udført 125 Rejser. Med Hensyn til Havarier havde Aaret været gunstigt, idet saadanne kun var forefaldet i ringe Omfang og havde i Forbindelse med Klassifikationier kun foraarsaget et Tids-tab paa i alt 82 Dage.

Men i øvrigt sluttede Aaret 1909 for dette Selskabs Vedkommende sig til den Række daarlige Aar, Skibsfarten har maattet kæmpe sig igennem. Forholdene i det aabne Fragtmarked var i Aarets første Maaneder saaledes, at en betydelig Mængde Tonnage maatte oplægges — for dette Selskabs Vedkommende var én Baad oplagt 2½, én i 2 og én i 1 Maaned, — og den Bedring i Efterspørgselen, der senere hen indtraadte, gjorde det vel muligt at sætte den oplagte Tonnage i Fart igen, men kunde ikke bevirke nogen væsentlig Stigning i Fragtraterne, der for Østersømarkedets Vedkommende endvidere paavirkedes ugunstigt af den store Arbejdsstandsning i Sverig.

Driftsregnskabet viser, at Selskabets Baade tilsammen Netto har indsejlet Kr. 232,669.58. Selskabets Udgifter har, sammenlignet med 1908, været en Del større, dette skyldes dels, at Selskabet havde én Baad mere i Aar og dels, at Assurancekontoen maatte belastes med et mindre Beløb for Selvrisiko, da Reserve- og Fornylsesfondet, som i Følge Selskabets Vedtægt skal udgøre mindst 10 pCt. af Aktiekapitalen, ikke fuldt ud havde kunnet bære den paa Selvriskoen fallende Andel af Aarets Havarigodtgørelser.

Administrations- og Kontorholdsudgifterne beløb sig til Kr. 49,167.83. Til Amortisationsfondet er henlagt 3 pCt. af Skibenes bogførte Værdi eller Kr. 146,982.53. Tab ved Driftsamarbejde med andre Selskaber beløb sig for 1909 til Kr. 117,943.96.

Der gaves Decharge for Regnskabet og til Bestyrelsesmedlem genvælgtes Grosserer E. Vett.

Havarier og Forlis.

Anrora, Dpsk. af Kjøbenhavn, er indkommet til Antwerpen fra Riga med Tab af Dækslæt og Skade om Bagbord. Skibet har haft haardt Vejr og har været i Kollision med engelsk Dampskib »Netherpark«.

Helene, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Kotka til Gravelines maattet søge ind til Kjøbenhavn for at faa en mindre Maskinskade udbedret.

St. St. Blicher, Dpsk. af Kjøbenhavn, har d. 13. ds. ved Indgaaende til Piteå for at komplettere sin Ladning, slaaet Skruen af i Isen.

Fra Sø og Land.

Formanden for Maskinisteksamenkommissionen meddeler: Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer indstillede sig til Maskinpasserprøven 11, hvoraf 10 bestod, til den almindelige Maskinisteksamen 108, hvoraf 73 bestod,

til den udvidede Maskinisteksamen i alle Egeue 33, hvoraf 23 bestod, i Maskinfagene 12, hvoraf 11 bestod og i Hjelpefagene 2, som begge bestod.

Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 61, hvoraf 36 bestod.

Jernbarken »Prinsesse Marie«, Kapt. C. Petersen af Fano, afgik 24. Februar d. A. i Ballast fra Sidney til Smøking Bay for at laste. Man ventede, at Rejsen kunde foretages i 8 à 10 Dage, men da man stadig er uden Efterretning fra Skibet, er det jo en Del foruroligende. Føruden Føreren er syv Mand af Besætningen hjemmelørende paa Fano. Naar man imidlertid erindrer, at Sejlskibe saa mange Gange har haft lange Rejser, og at Brevne kan være forsinkede, saa behøver man sikkert heller ikke endnu at opgive Haabet for dette Skib og dets Besætning.

Et mærkeligt Lysfænomen. Styrmand v. Døhren paa den tyske Damp »Senegambia« meddeler om et mærkeligt Lysfænomen, som han iagttagte paa Rejse mellem Hongkong og Singapore en Nat, efter at Vinden om Aftenen under stærk Regn var slaaet over fra NØ. til V. Ved Midnatstid, da v. Døhren kom paa Vagt, var Himlen overtrukket, og meget fjærne Lyn saas i SV.

Kl. godt 1 hævdede sig pludselig op fra Vandet paa begge Sider af Skibet en lang, graa Stribe, der saa ud som Taage; den var c. 15 Meter bred, strakte sig et Stykke for og agter for Skibet; hævdede sig i Højde med Rælingen og laa saa klar, som om den blev belyst af Skibet. Ved at slukke om Bord overbeviste man sig om, at dette ikke var Tilfældet. Fænomenet, der tog sig haade fantastisk og imponerende ud, varede i fuld Styrke i c. 20 Minuter, men endnu længe fulgte lysende Taageklatter med Skibet.

(Berl. Tid.)

En ulykkelig Rejse. Sidste Aar hjemsoget et britisk Skib »Ladye Doris« af en Række Ulykker paa Rejsen fra Port Talbot til Vestkysten af Sydamerika, fortæller »Shipp. Gaz.« Et Brev fra den daværende Fører, Kaptajn Woods Hustru til en Ven i Australien giver nærmere Oplysninger herom. Det beretter om, hvor utallige de Ulykker var, som ramte »Ladye Doris« paa dets Vej nede i Sydatlantenhavet.

Skibet forlod Port Talbot i Juni Maaned sidste Aar og havde kun været fem Dage i Søen, da Kokken begik Selvmord ved at springe over Bord. Den næste Morgen faldt Stewarden og brækkede et Ben, hvorefter Skibet maatte gaa ind til Madeira for at faa en anden Steward. Faa Dage senere brækkede en af Folkene en Arm og en Lærling forsløg sin Ryg saa alvorligt, at han maatte ligge til Køjs i flere Uger. Derefter fik Skibet en Storm og blev ramt af en svær Sø, som kastede det over paa Siden, saa Ladningen, der bestod af smaa Kul, forskød sig. Kahytterne paa Bagbords Side var under Vand, og Skibet maatte dreje under i en Uge for at lempe Lasten. Denne Anspændelse var for meget for Kaptajnen, der blev grebet af nervøs Nedtrykthed. Det blev derfor bestemt at gaa ind til Falklandsøerne, og da Kaptajn Wood var for syg til at fortsætte Rejsen, tog han til England med sin Hustru og deres to Børn, idet han overlod Styrmanden at føre Skibet. Dettets Ulykker var imidlertid ikke forbi dermed, for da den ny Fører havde overtaget Skibet, faldt han ned i Lastrummet og slog sig ihjel paa Stedet.

Yachten »Carnegie« bygget paa Mr. Andrew Carnegies Bekostning som et umagnetisk Skib, har fornylig paabegyndt en Rejse, der skal omfatte en magnetisk Undersøgelse af alle Verdenshavene; et Arbejde, hvis Varighed man anslaar til femten Aar. Skibet skal med St. John paa New Foundlandskyst som Udgangspunkt foretage Undersøgelser langs Labradors Kyst, derefter gaa til England og afsøge det nordatlantiske Ocean, for saa at vende tilbage til New York i Februar Maaned næste Aar. Ekspeditionens Leder er Dr. L. A. Bauer, der for Øjeblikket er Direktør for Carnegie Institutet.

Skibet er et Unikum paa sit Omraade, idet det er det første komplet umagnetiske Skib, der nogensinde er bygget, og dets Kompasser vil altid være uden Deviation. Ethvert Stykke Bronze og Kobber, der er anvendt ved dets Bygning, er underkastet magnetisk Prøve, og det er Verdens eneste og første Skib, der bærer Bronze Rundholter og Bronzeanker. Med Undtagelse af Støbejernslyndrene i dets Forbrændingsmaskiner og de fornødne Staal kamme til Bevægelse af disses Ventil, er hele Maskineriet bygget af Bronze, og de Dele af Forbrændingsmaskinen, der ikke er af dette Materiale, andrager tilsammen ikke mere end 300 Kilogram, saaledes at Maskineriet er absolut umagnetisk.

Anskaffelsessummen er noget over en halv Million Kroner.

(»The Engineer.«)

Kurios Erstatningssag. Ved Goole's Grevskaabsret paastod et Dampskibsselskab sig fritaget for en Erstatningsydelse, som det erlagde til Fordel for en Sømand fra Jersey, fortæller »Shipp. Gaz.« Den Paagældende var faldet, medens han var i Tjeneste paa et af Selskabets Skibe, og havde beskadiget sin Side og Ryg, hvorfra han modtog en Erstatningsydelse af 16 sh. 2 d. om Ugen. En Lægeattest godtgjorde, at Mandens Beskadigelse nu var hevet. Klagerens

(Fortsættes Side 307.)

98° 12' 17" Ø. Lgd., det V.-ligste det tørfaldende Pylades Rif, som ligger paa 180 m Kurven, paa 1° 42' 49" N. Br. 97° 56' 48" Ø. Lgd.

1054. Fyr forandret. Langkat Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Om kort Tid forandres det hvide, faste Fyr paa den høje Bred i Langkat Rivier til et hvidt Fyr med Tre-Formærkelser hver 30 Sek., Lys 15 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek., 4° 0' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

1055. Fyr. Marlbro Rif. Sumatra V.-Kyst. Fyret paa Marlbro Rif er rødt med Formærkelser hver 3 Sek., Lys 1½ Sek., Mørke 1½ Sek., Synsviddens: 10 Sm. Flammens Højde: 11 m. Linseapparat. Sort Fyrbaake, der staar paa Revets SSSØ-Kant. 1° 2' 15" S. Br. 100° 21' 6" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2951. Kjøbenhavn 1909).

1056. Baake borttaget. Riouw Red. Riouw Arkipel. Den sorte Baake med Kurv paa Riouw Red er borttaget. 0° 56' 6" N. Br. 104° 25' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 818. Kjøbenhavn 1909).

1057. Afmærkning forandret. Djambi Rivier. Sumatra. I Lobet ved Koeala Nioer er udlagt en sort Stumpstønde, og de øvrige Tender undtagen den sorte, spidse Anduvningstønde med Ballon, som ligger paa 0° 55' 20" S. Br. 103° 48' 30" Ø. Lgd., er flyttet. De 4 hvide Spidstønder om Styrbord for Indgaaende ligger S. 18° V. 2 Sm, S. 8° V. 2,5 Sm, S. 1° Ø. 3,1 Sm og S. 3° Ø. 3,5 Sm fra Anduvningstønde. De 6 sorte Stumpstønder om Bagbord for Indgaaende ligger S. 15° Ø., 0,5 Sm, S. 19° V. 1,5 Sm, S. 14° V. 2,1 Sm, S. 3° Ø. 2,5 Sm, S. 5° Ø. 3,4 Sm og S. 6° Ø. 4,3 Sm fra Anduvningstønden.

1058. Tønder Beliggenhed. Generaal Elliot Rif. Banka Ø.-Kyst. Den sorte Stumpstønde med afstumpet Kegle ligger 140 m S. for Generaal Elliot Rif, som ligger paa 2° 3' 45" S. Br. 106° 18' 55" Ø. Lgd.

1059. Tønder Beliggenhed. Groote Sambos Rivier. Borneo V.-Kyst. Anduvningstønden ved Groote Sambos Rivier ligger 0,5 Sm Ø.-ligere end angivet, paa 1° 11' 10" N. Br. 108° 53' 50" Ø. Lgd.

1060. Tønder udlagt. S. Kandang Karban. S. Kendawangan. Borneo V.-Kyst. En sort Spidstønde med Ballon er udlagt uden for Mundingen af S. Kandang Karban, 1,5 Sm N. 60° V. fra den N.-lige Yderende af Tg. Bawang. 1° 45' 38" S. Br. 109° 54' 10" Ø. Lgd.

En sort Stumpstønde er udlagt uden for Mundingen af S. Kendawangan, 0,5 Sm S. fra den Ø.-ligste Batoe Boeaja. 2° 31' 23" S. Br. 110° 10' 42" Ø. Lgd.

1061. Fyr tændt. Dairen Wan. Kwang Tung. China. Paa S.-Kysten i Dairen Wan, Ø. for Havnen, er tændt to Fyr. Forfyret staar 6,5 Kbl. S. 24° Ø. fra Gyu Bin Seki Baake, og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 19 m. Synsviddens: 4 Sm. 5 m høj Fyrpæl. 38° 55' 12" N. Br. 121° 40' 9" Ø. Lgd. Bagfyret staar 73 m S. 23° V. fra Forfyret og viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 26 m. Synsviddens: 4 Sm. 11 m høj Fyrpæl. Holdt overet i S. 23° V. angiver de en midlertidig Ankerplads for Skibe, som ankommer om Natten.

Karantænebestemmelser m. m.

1062. Rednings Stationer. Sverrig. Paa Sverrigs Kyster findes 19 Rednings Stationer, forsynet med Redningsbaad eller Raketapparat, saaledes:

Paa Bolus Kyst:

Ved Smøgen, tæt ved Hällö Fyr. Baad og Raketapparat.

Paa Hallands Kyst:

Ved Båtfjorden, mellem Kungshaeka og Varberg. Baad og Raketapparat.

Ved Galtabäck, tæt ved Galtabäcksskäret, mellem Varberg og Morup Tånge Fyr. Baad og Raketapparat.

Ved Stafsing, mellem Morup Tånge Fyr og Falkenberg. Baad og Raketapparat.

Ved Särödal, tæt ved Busörefvet, mellem Falkenberg og Halmstad. Baad og Raketapparat.

Ved Halmstad. Baad og Raketapparat.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

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

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

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

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1028. Fyr atter tændt. Nyminde-Gab atter aabent. Jyllands V.-Kyst. Nord-søen. Nyminde-Gab er atter aabent. Den forreste Baake er rejst og Fyret paa den tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 971. Kjøbenhavn 1910).

1029. Lødsdamper midlertidig ombyttet. Skagen. Skagerrak. Lødsdamperen ved Skagen er midlertidig ombyttet med en Lødsølskshaad.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1030. Fyrskibet »Relandersgrund« udlagt. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Relandersgrund« er atter udlagt.

1031. Afmærkning forandret. Stockholm Skærgaard. Sverrig. Afmærkningen ved Fjæderholmarne i Lilla Värtan er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 171. Kjøbenhavn 1910).

1032. Afmærkning forandret. Norrtälje. Stockholm Skærgaard. Afmærkningen uden for Norrtälje er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 172. Kjøbenhavn 1910).

1033. Væger inddraget. Hamnläggar. Alands Haf. Vægeren ved Hamnläggar er nu inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 173. Kjøbenhavn 1910).

1034. Fyr tændt. Örnsköldsvik. Bottniske Bugt. Paa Havnepieren ved Örnsköldsvik er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys over Domsjöfjärden. I Retning mod Bonäsundet er Fyret forstærket. Flammens Højde: 16 m. Brændetid: Fra Søfarens Aabning til den 20de Maj og fra den 20de Juli til Søfarens Ophør. 63° 17' 16" N. Br. 18° 43' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 68. Kjøbenhavn 1910).

1035. Forandring af Fyr. Hejsternest. Heia Halvø. Tyskland. I juni og Juli 1910 ombygges Hejsternest Fyr. I den Tid slukkes det nuværende Fyr, og

paa Fyrtaarnet tændes et midlertidigt, rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 60° V. gennem N. og Ø. til S. 15° Ø. Flammens Højde: 32 m. Det nye Fyr bliver et hvidt Lyntår, der hver 9 Sek. viser Te-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,2 Sek., Lyn 0,2 Sek., Mørke 6,1 Sek. 54° 39' 7" N. Br. 18° 47' 8" Ø. Lgd.

Under Ombygningen vises fra Stormvarsel Stationen ved Landsbyen Putziger Højstenest, 5 Sm V. for Hejsteres, ingen rød Lanterne.

1036. Lys- og Klokketønde midlertidig ombygget. **Jasmond Aussentonne.** **Rågen Ø.-Kyst.** Lys- og Klokketønden »Jasmond Aussentonne« er midlertidig ombygget med en rød og sort strilet Spiritønde, mærket paa samme Maade.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1037. Tønder flyttet. Weser. Tyskland. I Weser er følgende Tønder flyttet og ligger nu saaledes:

I Næse Weser, rød Tønde C i 13' m Vand. 53° 51' 18" N. Br. 8° 2' 13" Ø. Lgd.
I Weser Farvand, sort Tønde 8 i 9 m Vand. 53° 45' 40" — 8° 12' 49" —
I Wurster Farvand, sort Tønde 20 i 6 m

Yand. 53° 39' 29" — 8° 26' 46" —
— sort Tønde 21 i 6 m Vand. 53° 38' 35" — 8° 27' 59" —
I V-lige Wurster Farvand, rød Tønde J

1 5 m Vand. 53° 36' 45" — 8° 28' 43" —
— sort Tønde 8 i 4 m Vand. 53° 36' 22" — 8° 29' 14" —
I det øvre Fedderwarder Farvand, Baake-

tønde i 6 m Vand. 53° 41' 20" — 8° 20' 30" —
— rød Tønde FB i 3,5 m Vand. 53° 40' 29" — 8° 21' 21" —
— rød Tønde FC i 6 m Vand. 53° 40' 2" — 8° 22' 6" —
— rød Tønde FD i 4 m Vand. 53° 39' 29" — 8° 22' 20" —
— sort Tønde FE i 6 m Vand. 53° 40' 4" — 8° 22' 15" —
— sort Tønde FG i 4 m Vand. 53° 39' 29" — 8° 22' 32" —
— sort Tønde FH i 5 m Vand. 53° 31' 21" — 8° 33' 45" —

I Underweser, sort Tønde 26 i 5 m Vand. 53° 31' 21" — 8° 33' 45" —
1038. Opmaalings Baaker. Weser og Jade. Om kort Tid opføres Baaker til Brug ved Opmaalning fra Fastlandet over Høbeweg Fyrtaarn til Mellem Baake. De har rødt og hvidt Flag paa Toppen. Der advares mod Forveksling med Sø-

mærkerne.
1039. Kystvag. Stormsignaler. Schiermonnikoog. Holland. Paa Schiermonnikoog er oprettet en Kystvagt, 65 m NØ. fra det N.-lige Fyrtaarn. Udkiig holdes fra et brunt Vagthus, anbragt paa et 16 m højt Stillads. 53° 29' 16" N. Br. 6° 8' 52" Ø. Lgd. Stormsignalerne vises fra en Arm mod NV., de internationale Signaler fra en Flagslang ved Vagthusets SØ-Kant.

1040. Baaker opført. Vleiland. Paa Vleiland er opført to Baaker med sort Firkant i samme Retning som de tidligere Luire og Velkaap Baaker, og omtrønt paa deres Plads. De er henholdsvis 9 og 10 m høje.

1041. Dybde. Meauwe. Rotterdamse Waterweg. I Nieuwe Rotterdamse Waterweg er den mindste Dybde midtflarvands 8,5 m.

1042. Fyr tændt. Middelharnis. Paa Ø.-Dæmningen ved Middelharnis er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 3,5 m. Holdt overet med det grønne, faste Fyr paa Dæmningens Hoved i S. 50° Ø. Leder det til Havnen. 3 m høj Fyrpæl. 51° 46' 33" N. Br. 4° 11' 39" Ø. Lgd.

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

1043. Fyrbaake opføres. Men Brial. Ile de Sein. Frankrig. I Maj 1910 bortlægges Sømærket Men Brial, og der opføres en Fyrbaake paa Stedet. Under

Arbejdet rejses en 10 m høj Mast med sort Cylinder 6 m N. 7° Ø. for Sømærkets Plads. 48° 2' 20" N. Br. 4° 51' 0" V. Lgd.

1044. Fyrs Karakter. Grand Biven. Caspé. Golf of St. Lawrence. Canada. Fyret paa Yderenden af Grand River Værft, paa Caspé S.-Kyst, er et hvidt, fast Fyr.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1045. Tidssignal forandret. Gull. I Valparaiso falder Tidssignal Kuglen nu Kl. 5 Tim. 0 Min. 0 Sek. Greenwiche Middeltid, hvilket er Kl. 0 Tim. 13 Min. 25 Sek. lokal Middeltid. 33° 1', S. Br. 71° 38', S. V. Lgd.

I Cognimbo falder Tidssignal Kuglen nu Kl. 5 Tim. 0 Min. 0 Sek. Greenwiche Middeltid, hvilket er Kl. 0 Tim. 14 Min. 39,2 Sek. lokal Middeltid. 29° 56', S. Br. 71° 20', S. V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1046. Fyr forandret. Capo Spartivento. Italien. Den 9de Maj 1910 forandres Capo Spartivento faste Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der hver 32½ Sek. viser Et-Blink, Blink 3½ Sek., Mørke 29 Sek. I øvrigt bliver Fyret uforandret.

1047. Taagesignal forandret. Zara. Kanal von Zara. Østerrig-Ungarn. Ved Zara er Taagesignalet, som gives for ind- og udgaende Damper, flyttet fra Skabnumrens V.-Hjørne til dens N.-Hjørne. 44° 7', N. Br. 15° 13', S. Ø. Lgd.

Taageklokken paa Rynt Mika giver nu hver 15 Sek. Et-Slag. 44° 7', N. Br. 15° 12', S. Ø. Lgd.

1048. Tønde udlagt. Yelenina Spit. Taganrog Gull. Azovske Hav. Rusland. En sort Spiritønde med hvidt Bælte og sort Køgle er i 5,5 m Vand udlagt ved Yelenina Spit, 15½ Sm S. 80° V. fra Dolga Kirke. 46° 38', N. Br. 37° 48' Ø. Lgd.

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

1049. Grund fundet. Vatomandry Red. Malagascar Ø.-Kyst. Dampren »Ile de la Réunion« har med 7,1 m Dybgaende stød paa en Klippe 3 å 4 Sm S. 22° Ø. for de to Klippegrunde, som ligger uden for Vatomandry Red, og i samme Afstand fra Kysten. Vatomandry: 19° 21' S. Br. 49° 0' Ø. Lgd.

1050. Opmaalings Baaker borttaget. Irrawaddy River. Golf of Martaban. Birma. I Irrawaddy River er Opmaalings Baakerne langs 18 m Kurven mellem Baragua Fyrskib og Algnada Fyr borttaget. Algnada Fyr: 15° 41', N. Br. 94° 10', S. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2890. Kjøbenhavn 1909).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1051. Lystønde flyttet. Vestervaarwater. Serebraja. Java. Den yderste, hvide Lystønde i Vestervaarwater er flyttet til Hovedet af den V.-lige Dæmning, paa 6° 54' 4" S. Br. 112° 43' 48" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2183. Kjøbenhavn 1910).

1052. Rev fundet. Sumatra V.-Kyst. Et Rev med 11 m Vand ligger fra Makin i S. 78° V., og fra Tg. Tampat Toean i N. 52° V. 3° 25' N. Br. 96° 57' Ø. Lgd.

1053. Rev fundet. Sumatra V.-Kyst. Talrige Rev er fundet Ø. for Linien Rydades Riff—Giroe Droogte. Det Ø.-ligste er et 2,2 m Rev paa 1° 46' 44" N. Br.

Paa Skaanes Kyst:
 Ved Torekov, tæt ved Hallands Väderö. Baad og Raketapparat.
 Ved Angelholm. Raketapparat.
 Ved Arilds Läge, mellem Angelholm og Kullen. Raketapparat.
 Ved Höganäs, i Nærheden af »Svinbådan« Fyrskib. Baad.
 Ved Helsingborg. Baad og Raketapparat.
 Ved Skanör. Baad.
 Ved Ystad. Raketapparat.
 Ved Sandhammaren. Baad og Raketapparat.
 Ved Brundevik, tæt ved Simrishamn. Raketapparat.
 Paa Öland SÖ.-Kyst:
 Ved Gräsård. Baad.
 Paa Gotland:
 Ved Falunden, ved Fyret. Baad.
 Ved Skärsände, paa N.-Kysten af Fårö. Baad.
 Ved Visby. Baad og Raketapparat.

Italien. Busfur Bushir og Djedda i Rode-Hav er erklæret smittet af Byldpest og Skibe og Varer derfra underkastes Bestemmelserne i Karantænereglementet Nr. 10 af 1ste September 1907.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr. N 390 Tyskland: Ostsee. Deutsche Küste. Reede von Zoppot und Neufahrwasser. I: 15,000. Pris: 2,40 M.
 R 61 Nordsee: Westküste von Schleswig-Holstein. Süddlicher Teil. I: 100,000. Pris: 2,70 M.

Sagfører oplyste, at siden Ulykkestilfældet havde Manden opholdt sig i Goole og havde nægtet at opfylde sine Forsørgelsespligter overfor Kone og Børn, endskønt Borgmesteren i Jersey havde skrevet til ham derom. Sømændens Hustru havde ogsaa skrevet til Sømændforeningen og paastod, at Erstatningsydelsen var demoraliserende for hendes Mand. Hun bad Foreningen om, at Betalingen maatte opføre og udtalte det Haab, at Selskabet vilde sende hendes Mand hjem. Hustruen, som var kommet til Goole ved Borgmesteren af Jersey's Hjælp, bevidnede, at førend Ulykkestilfældet havde hendes Mand været en overmaade rar Fyr. Nu ønskede hun at faa ham hjem, da hun vidste, at han ikke vilde foretage sig noget nyttigt, især da han opholdt sig i et Værtshus. Den Anklagede fastholdt, at han endnu ikke kunde udføre en Sømænds Arbejde.

Dommeren nedsatte hans Erstatning til én Penny om Ugen i seks Maaneder.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
 Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, København K.

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

A/S Den danske Mælkedensersings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 14./5. — Alexandra, Nielsen, afg. Rodosto 17./5. til Smyrna. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 16./5. hertil. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arendal 16./5. — A. N. Hansen, afg. Riga 17./5. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen,

ank. Antwerpen 15./5. — Arkansas, Peterson, ank. St. John 16./5. — Arno, Strubberg, ank. Dunkerque 15./5. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 18./5. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 17./5. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Windau 16./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Newcastle 17./5. — Christian IX, Holm, ank. hertil 15./5. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 14./5. for Genua. — Douro, Søberg, ank. Oporto 16./5. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 17./5. til Windau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, pass. Hanstholm 17./5. hertil. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 18./5. for Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 16./5. for Hull. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 18./5. — Hengest, Munch, afg. herfra 17./5. til Riga. — Hjelm, Petersborg, afg. Danzig 17./5. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 11./5. hertil. — Jolantha, Simonsen, afg. Petersborg 16./5. til Rotterdam. — Kasau, Mikkelsen, ank. London 17./5. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 16./5. Kiew, Jørgensen, afg. herfra 17./5. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 15./5. — Leopold II, Rasmussen, pass. Holtenau 17./5. for Libau. — Loire, Craignou, ank. hertil 15./5. — Louise, Mikkelsen, ank. Riga 13./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 12./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 29./5. — Moskoy, Jønsen, ank. Pillau 14./5. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Algier 17./5. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 17./5. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 14./5. — Omsk, Harder, ank. Libau 13./5. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 10./5. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Savannah 15./5. til Hamburg. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 16./5. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 13./5. — Saga, Wiberg, ank. Gravesend 15./5. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 8./5. — Seine, Damp, afg. Petersborg 17./5. til Kotka. — Texas, Lisner, ank. Boston 17./5. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 16./5. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 10./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 15./5. — United States, Wulff, afg. New York 12./5. til Kristianssand. — Viking, Meyer, afg. Bergen til Hanges Stavanger. — Dagfin, ank. Stettin 17./5. — Karin, afg. herfra 12./5. til Manchester. — Vadsø, afg. Swansea 13./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 14./5. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 13./5. — Pawel Andrejef, Tanne-

beck, ank. Petersborg 2./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 13./5. — Russ, Petersen, ank. Falmouth 15./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Savona 4./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Algier 26./4. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Aalborg 16./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aarhus 17./5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Nørresundby 16./5. — Helmer Mørch, Thorsoc, afg. Hull 12./5. til Spezia. — Newa, Dahl, afg. Odense 15./5. til Tyne.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hungerburg 14./5. — Russia, Poulsen, afg. Grimsby 11./5. — Carl Hecksher, Starck, ank. Carloforte 13./5. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 14./5. — Normannia, Eriksen, afg. Caibarien 4./5. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 12./5. — Canadia, Jespersen, afg. Rio de Janeiro 15./5. — Livonia, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 14./5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Clarendville 16./5. — Patria, Larsen, afg. Cienfuegos 13./5. — Gratia, Sørensen, ank. Marseilles 12./5. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./5.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Rotterdam 15./5. — Gallia, Nielsen, afg. Methil 14./5. — Caledonia, Hansen, afg. Gibraltar 16./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Cardiff 15./5. — Kotonia, Rasmussen, afg. Kronstadt 16./5.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Sundsvall 16./5. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 8./5. — Carbonia, Mathiasen, ank. London 16./5. — Estonia, Winckler, ank. Filadelfia 10./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Libau 9./5. — Selandia, Troensegaard, afg. Halmstad 16./5. — Secalia, Jensen, ank. Santiago 8./5. — Frumentia, Andersen, afg. Laguna 12./5. — Boscia, Skovgaard, ank. Parrsboro 30./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. North Shields 8./5.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, afg. Kjøbenhavn 18./5. til Göteborg. — Tranquebar, van Deurs, afg. Vladivostock 12./5. til Singapore. — Siam, Cortsen, pass. Gibraltar 14./5. for Port Said. — Cathay, Kruuse, afg. Singapore 11./5. til Galle. — Samui, Licht, ank. Antwerpen 16./5. — Bandon, Thomsen, pass. Aden 15./5. for Calicut. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Colombo 14./5. til Soesoe. — Pangan, Knudsen, ank. London 11./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Bangkok 15./5. til Singapore.

Vestindisk Afdeling: St. Jan, Ingeman, afg. Demerara 3./5. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 8./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. London 18./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Libau 6./5. til Antwerpen. — London, Bom, afg. Hamburg 1./5. til Port Wladimir. — Paris, Tholander, afg. Windau 13./5. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 7./5. til Bordeaux.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./5. — Wien, Boeck-Hansen, afg. St. Vincent 14./5. til Rufisque. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 8./5.

Svendens og Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Piteå 14./5. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. West Hartlepool 17./5. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Petersborg 17./5. — N. G. Petersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 15./5. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 15./5. sydg. — N. F. Høffding, v. Deurs, ank. Newcastle 15./5. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Bordeaux 11./5. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Jacobsstad 11./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Ostende 12./5.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, pass. Kjøbenhavn 13./5. for Amsterdam. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Riga 8./5. — Rimfaxe, Faber, afg. Hull 15./5. til Kjøbenhavn. — Schack Steenberg, Theiland, ank. Ghent 12./5.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Burntisland 14./5. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 10./5. — Eina, Rathje, afg. Aalborg 14./5. — Therese, Petersen, ank. Palermo 17./5. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 10./5. — Vera, Risø, afg. Bodø 14./5. — Daisv, Lagesen, ank. Rouen 15./5. — Anine, Leth, afg. Middlesbro 13./5. — Simone, Møller, ank. Hernösand 12./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 15./5. — Helene, Sørensen, pass. Brunsbüttel 15./5. — Agnete, Somhielsen, ank. Gravelines 15./5. — Hermia, Hansen, pass. Brunsbüttel 16./5. — Alice, Schultz, ank. Odense 17./5. — Sjælland, Dam, ank. Reval 15./5.

Frem. Austa, Bagger, ank. Boness 16./5. — Vera, Thing, afg. Holtenu 14./5. — Freja, Nielsen, ank. Rotterdam 16./5.

Æro. Energi, Jensen, ank. Boness 11./5. — Erindring, Nielsen, ank. Forno 12./5. — Enigheden, Jensen, ank. Londonderry 13./5.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Kroustadt 17./5. til Yxpila. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 17./5.

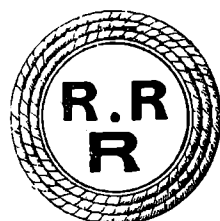
Sejlskibe.

Æro. Atlantic, pass. Lizard 7./5. for Hamborg. — Harris, Torstenson, ank. Melille 10./5. — Ami, Christensen, ank. Helsingborg 11./5. — Marie, Petersen, ank. Tønsberg 10./5. — Døbra, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. 11./5. — Skandia, Fabricius, ank.

Frederiksstad 11./5. — Karen, Boye, ank. Gefle 12./5. — Villi, Knudsen, ank. Bridgeness 11./5. — Valborg, Johansen, ank. Dysart 11./5. — Kathinka, Ohlsen, ank. Dysart 11./5. — Mester, Petersen, ank. Holtenu 12./5. — Industri, Raahauge, ank. Poole 11./5. — Concordia, Madsen, ank. Aberdeen 12./5. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Flensborg 11./5. — M. Hay, Petersen, ank. Aberdovey 12./5. — Viking, Weber, ank. Præstø 12./5. — Kiana, Christensen, ank. Gravesend 12./5. — Immanuel, Bager, ank. Grangemouth 13./5. — Mette, Andersen, ank. Kingslyn 13./5. — I. Koefoed, Andersen, ank. London 12./5. — Lorentz, pass. Lizard 10./5. vestg. — Hertha, Krull, afg. Sønderham 11./5. til Rochester. — Hydra, Jørgensen, ank. Shorham 13./5. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Fowey 14./5. — Gloria, Fabricius, ank. Wells Norfolk 14./5. — Amalia, Andersen, ank. Frederikssund 14./5. — Martha, Madsen, ank. Stralsund 14./5. — Thyra, Hansen, ank. Rio Hacha 15./5. — Anne, Hansen, ank. Göteborg 15./5. — Svip, Jensen, ank. Wismar 15./5. — Maren, Albertsen, ank. Hallsta 15./5. — Søstrene, Christensen, ank. Fort de France 14./5. — Concordia, Madsen, ank. Westwemyss 14./5. — Astræa, Svane, ank. Laguna 17./5. — Apollo, Albertsen, ank. Orth 17./5. — Hansigne, Clausen, ank. Stranraer 16./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 15./5. — Niels, Caspersen, ank. Charlestown (Cornwall) 16./5. — Fuglen, Schmidt, ank. Peterhead 16./5.

INDHOLD.

Kjøbenhavn, d. 19. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Forholdene i Santos. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havari og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.



A/s Randers Rebslaeri

Hamp- og Staaltraadstougværks-Fabrik

Randers

Tougværk af Hamp, Manilla og Cocos
i alle Dimensioner.

Jærn- og Staaloug

til Skibsbrug og Elevatorer.

Tilkendt højeste Udmærkelse, Sølvmedalje, paa Landsudstillingen i Aarhus.

Paa Dansk Søfartstidendes Forlag er udkommet:

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

af 13. Februar 1908

og dertil hørende administrative Bestemmelser m. m.

samt

Uddrag af den ældre Lovgivning,

indeholdende bl. a.:

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

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

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN

overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, ti billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn:

Telegr.-Adr.:

Holbergsgade 4, Telefon 1159 og 6177.

„Danskellloyd“.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim.

i Kjøbenhavn.

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

Post-Adresse:

Telegram-Adresse:

Telefon-Nr.

Holmens Kanal 22.

Copenseure

42

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

V. Larsen, St. Annæ Plads 18. Telefon 7903.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

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

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

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

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Skibes Købs- og Salgs-Bureau
„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel, fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. -- Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertbrig -- For og agter Skonnerter -- Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert -- Lystmotorbaade -- 2 store Passagerbaade -- 1 do. til Fiskeri -- Lystfartøjer med og uden Hjelpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Seidug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

Stavedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

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

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

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

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibhandel, Frederikshavn.

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

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup -- Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prislister sendes paa Fortangende.

Berg & Larsen

forhen Martin Nisson

Skibsproviantering

Lager af Manilla- og Hamptougværk

Nyhavn 53.

Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

LUC. MULDER

Schiffswerft

Martenshock gemte Hoogezand, Holland

empfiehl't sich zum Neubau aller Arten Stählerne Schiffe als Schoner, Ewer-Galeassen Jachten, Schuten, Motor, Bøte-Tjalken, Leichter u. s. w.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser

Bredsdorffs Strandingsbøje
Værdifuldt Hjælpe-middel til Tilvejebringelse af Forbindelse mellem et Fartøj og Land, Fartøjer indbyrdes etc.
Repræsentant for Danmark:
KAY DYHR
(Indehavere: Kay Dyhr & F. Overgaard).
Nyhavn 67 og 69. -- Kjøbenhavn K.
Telefon 8901 og 6886. -- Telegramadresse: KAYDYHR.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok
H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.
Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

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.

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



Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni
i Kjøbenhavn.
Stiftet 1728. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Søassurance. Telefon-Nr. 124.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

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

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

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

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

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

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

DRY DOCK PROPRIETORS

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

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

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

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

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

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

„Dansk Søfartstidende“

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

ABONNEMENTSPRISEN

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

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

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

AVERTISSEMENTSPRIS.

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

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

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

Skibshypothekbanken

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

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

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

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

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

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturfabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Router og Uteøj og til Ildslukning

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

Als **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

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

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herrekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

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

Kjøbenhavn, d. 24. Maj 1910.

Ødelæggelsen af drivende Vrag. Et Medlem af det engelske Underhus har fornylig spurgt Præsidenten for Handelsministeriet om og hvornaar, den engelske Regering vilde følge De forenede Staters Eksempel og lade en Vragødelægger bygge, fortæller »Hansa«. Præsidenten svarede det samme som hans Forgænger, nemlig: »Faren for Kollisioner med drivende Vrag og andre drivende Genstande i aaben Sø er lige saa ringe som Chancen for at finde saadanne Ting, og desuden er Tilintetgørelsen af dem meget vanskelig, ja endogsaa forbundet med Fare, hvorfor Anskaffelses- og Vedligeholdelsesomkostningerne ved en Vragødelægger ikke staar i noget rimeligt Forhold til den Nytte den kan gøre«.

Den russiske frivillige Flaade. Det meddeles fra St. Petersburg, at Ministerraadet vil forelægge Dumaen et Lovforslag, der bemyndiger Finansministeriet til at forstrække den russiske frivillige Flaade med en Sum af 2.800,000 Rubler til Anskaffelse af fem Dampere, ved hvilke der skal etableres en fast Tjeneste mellem Sorte Havet og Østasien.

Traadløs Telegrafi. »Frankfurter Zeitung« erfarer, at Norddeutscher Lloyd har bestemt, at femten af dets Dampere, som er beskæftiget paa Østasien og Australien, skal forsynes med Apparater til traadløs Telegrafering efter Telefunken-Systemet. Hamburg — Amerika Linien forsyner fire af sine store Brasilien- og Meksiko-Dampere med traadløs Telegraf. Det samme sker med ni af Hansa Linien's indiske Dampere og med Roland- og Kosmos-Linien's Vest-Kyst Skibe.

Vi har modtaget følgende:

Et godt udført Stykke Sømandsarbejde. I Dansk Søfartstidende for 13. ds. læses om S/S. »Dania«s Havari paa en af Maskinens Mellemskiler, og det omtales, hvorledes Kaptajnen efter Samraad med sine Dæksofficerer og Mestre udførte den raske Sømandsdaad. »der har vakt berettiget Opmærksomhed i Udlandets Søfartskreise«, at sejle c. 20 Dage i Atlanterhavet, bl. a. i Orkan og tilsidst naa Bestemmelsesstedet, Rotterdam, uden at søge fremmed Assistance blot ved at have foretaget en foreløbig Reparation af den havareerede Aksel.

Naar Ros uddeles, bør man være retfærdig og give hver sit, og det er sikkert modigt gjort af Kaptajnen at vove at gøre Forsøget at naa Rotterdam i Stedet for at gaa til Halifax, der kun var c. 400 Sm. fra Stedet, hvor Havariet indtraf, men samtidig kunde jeg ønske at omtale den foreløbige Reparation med et Par Ord.

Det Stykke Maskinmesterarbejde, der her er udført, bør ikke fejles over med et Par Strøbemærkninger.

At sammensætte en saadan knækket Aksel kræver foruden praktisk Dygtighed et saadant Maal af Intelligens af de Mestre, der udfører Arbejdet, saaledes at de kan garantere Skibets Fører, at han dristig kan sejle videre med Skibet, at dette vanskelig kan værdsættes, og Mestre ne maa derfor have Krav paa at faa deres særlige Part af Æren for Sømandsdaaden; ydermere naar Arbejdet som i nærværende Tilfælde er udført udelukkende af Maskinbesætningen uden Hjælp fra Dækspersonalets Side. Det er sikkert, at Maskinmester C. Jørgensen og de øvrige Mestres geniale Arbejde absolut vil blive omtalt, saavel i indenlandske som i udenlandske tekniske Tidsskrifter og bidrage sit til, at den danske Ma-

skinmesterstand vil hævde det gode Ry, den i lange Tider har nydt.

Oscar Mortensen.

Formand for Maskinmestrenes Forening.

En amerikansk Damper »Viking«, som var udrustet til Sælhundejagt, var kommet paa Grund paa en Sandbanke i Nærheden af St. Pierre, Miquelon, fortæller »Hansa«. To Slæbedampere søgte forgæves at bringe den flot. Da lod Kaptajnen alle de om Bord værende — 187 Mand — en Tid løbe fra den ene Side af Dækket til den anden. Skibet kom derved i en rullende Bevægelse og gled nu let ud i dybt Vand uden at have taget nogen Skade.

Lodstvang i Lübeckske Farvande. I en Havne- og Revierordning i Travemünde, af 16. Februar 1910, § 3, 3dje Afsnit, henledes Opmærksomheden paa, at Gyldigheden af et Vidnesbyrd til Fritagelse for Lodstvang ophører, hvis Indehaveren ikke én Gang om Aaret foreviser samme paa Lodskontoret i Travemünde og dér faar en Paategning om, at han i Løbet af Aaret mindst én Gang har befaret de Lübeckske Farvande som Skibsfører. (»Hansa«.)

Af en for kort Tid siden af Rigskommissæren i Tyskland udgivet Beretning om Udvandervæsnets fremgaar det blandt andet, at der atter er blevet truffet en Række ny Sikkerhedsforanstaltninger. Skibene er til Dels blevet forsynet med Undervands-Lydsignalapparater og Apparater til traadløs Telegrafering, fortæller »Hansa«.

Den russiske Regering har til Hensigt at indrette en Damper af den frivillige Flaade som Udstillingsobjekt og at sende den over til Jubilæumsudstillingen i Buenos Aires i Aar.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 1/1910, afsagt den 30. Marts 1910. Dampere »Saga«s Rederi, Aktiebolaget Eol i Malmø mod Dampere »Sopernik«s Rederi, Det russisk-østasiatiske Kompagni ved Det østasiatiske Kompagni, her.

Den 14. Oktober 1909 om Aftenen omkring Kl. 8 skete der c. 14 Sm SV. for Visby paa 57° 30' nordlig Bredde og 17° 42' østlig Længde under tæt Taage et Sammenstød mellem den svenske Damper »Saga« og den russiske Damper »Sopernik«, der med sin Stevn ramte »Saga«s Bagbords Side og tilføjede den saa stor Skade, at den senere sank. Kollisionen fandt Sted under følgende nærmere Omstændigheder.

Efter den af »Saga«s Besætning afgivne Forklaring, afgik »Saga«, der var 1.261 Brutto Reg.-Tons, 240' lang, bygget af Jern i 1883, ombygget i 1907 og klassificeret sidst i 1905, i Kl. 100 A I, den 12. Oktober 1909 fra Ångermanelv i Sverig med en Ladning Træ, bestemt til Calais. Besætningen bestod foruden Kaptajnen og to Kvinder af 14 Mand, Sejlsadsen generedes en Del af en temmelig tæt Taage, hvorfor Skibet gik med mindsket, tildels sagte Fart. Vinden var sydlig, nærmest SSV., Søen rolig. Den 14. om Aftenen Kl. 7.35 høstes Lyden af et andet Skibs Dampfløjte, formentlig et Par Streger om Bagbord, hvorfor Maskinen stoppedes. I de følgende Minutter hør-

tes Fløjtestødene flere Gange, og Lyden syntes at trække sig mere tværs om Bagbord. »Saga« mistede efterhaanden sin Fart og sin Styrceevne, og Damperen, hvis Kurs havde været omtrent sydvestlig, faldt et Par Streger af. Der sloges derfor Kl. 7,42 sagte Fart frem for at faa Skibet til at lystre Roret. »Saga«, der nu efterhaanden nærmede sig sin lidligere Kurs, gav stadig med regelmæssige Mellemrum lange Fløjtestød. Pludselig kom »Sopernik«s hvide Toplanterne til Syne om Bagbord noget foran for tværs, og umiddelbart efter saas ogsaa Damperens grønne Sidelanterne i megal kort Afstand fra »Saga«. Kaptajnen, der skønnede, at et Sammenstød var uundgaaeligt, lod straks slaa fuld Kraft »Bak« og samtidig give tre korte Fløjtestød. Efter hvad »Saga«s Besætning videre har forklaret, kom den fremmede Damper med stærk Fart og ramte med sin Stevn »Saga« omtrent vinkelret mellem Fokkeriggen og Bakken med saa voldsom Kraft, at den borede Stevnen c. 2½ Meter ind gennem Skib og Dækslast. »Saga«s Maskine stoppedes.

Den af »Sopernik«s Besætning afgivne Forklaring gaar ud paa, at »Sopernik«, der er hjemmehørende i Libau, og som maaler 2.979 Brutto Reg.-Tons, 324' lang, bygget i 1891 af Staal, klassificeret i Kl. 100 A I i 1909, var paa Rejse fra Nørre Sundby til Domsjø med en Ladning Cement. Skibet passerede den 14. Oktober fra Øresund Syd om Sverig i uklart og taaget Vejr. Ud paa Aftenen blev det tæt Taage. Farten sattes derfor i kortere Tidsrum noget ned. Foruden Kaptajnen og 2den Styrmand var kun Rorgængerer og Udkigsmanden paa Dækket. C. 10 Minutter før Sammenstødet salte »Sopernik«, der i de sidste halvanden Time havde gaaet med fuld Kraft, paa Grund af den da herskende meget tætte Taage Farten ned til halv Kraft. »Sopernik« gav stadig Taagesignaler. Kursen opgives at have været lige nordlig. Ingen om Bord paa »Sopernik« vil have hørt noget Taagesignal fra »Saga«, før man pludselig ganske kort, antagelig et Par Minutter, før Sammenstødet c. 1 Streg om Styrbord fik Øje paa to klare Toplanter og den røde Sidelanterne paa »Saga«, der saaledes kunde ses at ville krydse »Sopernik«s Kurs. Efter »Sopernik«s videre Forklaring blev der da straks givet haardt Bagbords Ror og et kort Stød i Dampfløjten, hvorhos Maskinen stoppedes. Omtrent samtidig hørtes tre Stød fra »Saga«, hvorefter ogsaa »Sopernik« gav fuld Kraft »Bak« og signalerede dette. Kollisionen var imidlertid uundgaaelig, og »Sopernik«, der da efter sit Opgivende var drejet et Par Streger til Styrbord for Bagbords Ror, ramte »Saga« som foran beskrevet.

Begge Skibsbesætninger er enig om, at straks efter at »Sopernik«s Stevn havde ramt »Saga« omtrent under en ret Vinkel, klappede Skibene sammen langs skib med Stevnene i samme Retning. »Saga«s Bagbords Side mod den fremmede Dampers Styrbords Side. En Del af »Saga«s Besætning, hvoriblandt begge Styrmandene, reddede sig om Bord i »Sopernik«, medens omvendt en Mand af dennes Besætning kom over paa »Saga«s Dæk. Skibene gled langs hinanden og skiltes, »Sopernik« forud og »Saga« agterud. De tabte snart hinanden af Syne i Taagen. Det lykkedes »Saga«s Besætning at redde sig i Skibets Redningsbaad og efter c. 20 Minutters Forløb at blive observeret og optaget af »Sopernik«. Om Bord paa »Saga« blev dog efterladt en Fyrbøder, som var bleven indeklemt mellem Tralasten og trods flere Forsøg ikke stod til at redde. Det synes, at han, som var bleven alvorlig læderet imellem Træmasserne, selv har bedt om, at man vilde lade ham være, og at »Saga«s Besætning har antaget det for ganske umuligt at faa ham fri og har maattet vente, at Skibet kunde synke naar som helst. Naar »Saga« er sunket, lader sig ikke bestemt oplyse, men efter det fremkomne maa det antages, at dette først er sket næste Dags Formiddag, og at Skibet har holdt sig flydende paa Lasten Natten igennem.

Under denne Sag søger nu Citanterne ved nærværende

Ret som vedtaget Værneting de Indstævnte til Betaling af den »Saga« tilføjede Skade, som af Citanterne er opgjort til Kr. 330,736.36 med Renter til Betaling sker, og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

De om Sammenstødet foreliggende Oplysninger er til en vis Grad modstridende. Det henlaar som uoplyst, om Skibene virkelig har ramt hinanden under den angivne Vinkel, og i bekræftende Fald hvorledes dette med de angivne Kurser har været muligt. Om begge Skibene eller et af dem oprindelig har haft en anden Kurs end opgivet, eller før Sammenstødet forsællig eller uforsællig ændret den anderledes end forklaret, kan ikke efter det foreliggende konstateres. Dette maa imidlertid blive uden væsentlig Betydning. Efter de Oplysninger, der er fremkommet om Skibenes Hastigheder og om Skadens Beskaffenhed, kan Retten ikke andet end finde det givet, at medens »Saga« er gaaet med stor Forsigtighed, har »Sopernik« i Kollisionsøjeblikket gaaet med en Fart, der er stærkere end tilladeligt under en saa stærk Taage, og at den derved har overtraadt de internationale Søvejsreglers Artikel 16, saaledes at den og den alene maa bære Ansvar for Sammenstødet. Der er ikke Grund til at antage, at »Saga« skulde have forsømt at give Taagesignaler. Da Vinden har fra, og da »Sopernik« gik forholdsvis hurtig frem, kan saadanne Signaler tænkes at være overhørt om Bord i »Sopernik«.

Retten maa saaledes finde, at Skylden for Sammenstødet efter det oplyste udelukkende maa lægges paa »Sopernik«, hvis Rederi med Skib og Fragt maa være ansvarlig for den skete Skade. Det er in confesso, at Værdien af »Sopernik« i beskadiget Stand har udgjort 198.000 Kr., og Bruttofragten maa anslaas til Kr. 10.668.94, idet et Beløb af c. 202 £ for Ekstraarbejde, som Rederiet havde paataget sig, ikke vil kunne medregnes heri.

Retten finder det ikke nødvendigt at komme ind paa den nærmere Fastsættelse af den Skade, »Saga« har lidt. Givet er det nemlig, at denne langt har overstegt Værdien af »Sopernik« med Fragt. Da i Følge Overenskomst mellem Parterne et hertil svarende Beløb er bleven deponeret hos de Indstævntes Repræsentant, er der under nærværende Sag alene Spørgsmaal om, hvem dette Beløb maatte tilkomme. Herefter vil de Indstævnte være at dømme til at udbetale til Citanterne, der ogsaa repræsenterede de skadelidende blandt Besætning og Ladningsejere, det deponerede Beløb med Undtagelse af de fornævnte £ 202, altsaa ialt Kr. 208.688.94 uden Renter, men med Tillæg af Sagsomkostninger, der under Hensyn til Citanternes betydelige Udgifter under Sagen vil kunne bestemmes til 2,000 Kr.

Spidsgattede Redningsbaade.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Ved at læse Kapl. L. A n d r e a s e n s Artikel i *Dansk Søfartstidende* Nr. 97 af 17. December 1909 om Redningsbaade kom jeg til at tænke paa et Par Tilfælde, hvor jeg har set Menneskeliv i Fare, fordi spidsgattede Redningsbaade benyttedes til at føre Ankre ud med.

Det ene Tilfælde var i 1897, da jeg var Matros paa en engelsk Bark »Routenbeck«. En Morgen i Dagningen var vi læt udenfor Lobus de Afura Øerne (Sydamerikas Vestkyst), hvor vi skulde ind og lade. Skibet kom ind i en Strømsætning, som salte det ret ind mod Klippekylen. De Manøvrer, som blev foretaget, var resultatløse, begge Ankre maatte i Bund, og Kæde stikkes til Tamp. Da Skibet tørnede op for Ankrene, var det ingen Kabellængde fra Kysten, og en Undervandsklippe kunde ses faa Favne fra Skibets Ror. Folk, som kom ud fra

Land, fortalte, at en lille Damper, som sejlede mellem Øerne og Fastlandet, laa inde i Bugten, men kunde ikke komme ud før henimod Aften. Høj Dønning satte ret paa Land, og Skibets Stilling var farlig. Kaptajnen gav Ordre til at føre et Reserveanker med Kabellov ud. En ny og forholdsvist stor Redningsbaad blev sat i Vandet, og 1ste Styrmand med tre Mand, hvoraf jeg var den ene, gik i Baaden for at tage imod Ankeret, som blev firet ned i et Takkel. En Planke blev surret tværs over Baadens Agterende og Ankeret fastgjort dertil. Saasnart Taklet blev firet af, kæntrede Baaden imidlertid ind imod Skibet. Styrmanden og den ene Mand fik fat paa nogle Tovender, som hang over Skibssiden, jeg sprang i Vandet til den modsatte Side, men den fjerde af os, som ikke kunde svømme, fik af Skræk et Krampetilfælde og blev kun med Nød bjerget om Bord. Heldigvis var Taklet endnu ikke udhugget af Ankeret, saa det atter tog Vægten deraf, da Baaden var sat under Vand, ellers vilde Ankeret være gaaet til Bunds med Baaden, og Redningen af ham, som ikke kunde svømme, var maaske da bleven tvivlsom. Ankeret blev nu atter taget om Bord og Forsøget paa at føre det ud opgivet.

Det andet Tilfælde hændte et Aars Tid før, da jeg var med et andet Skib, som da laa paa en Ladeplads (Navnet husker jeg ikke) nogle Mil ovenfor Rosario. Skibene laa dér fortøjet med Ankere ude for og agter. Fra en stor engelsk Damper, som var lagt ind foran for det Skib, jeg var med, førte 1ste Styrmand og fem Mand et Anker med Wire ud med en Redningsbaad. Da de lod Ankeret falde, kæntrede Baaden. De kunde alle svømme og forsøgte at komme op paa Kølen af den kæntrede Baad, men Strømmen, som jeg antager da løb 2—3 Knob, holdt stadig Baaden saaledes, at Mændene var paa den Side af den, hvorfra Strømmen kom, saa hver Gang de forsøgte at komme op paa den, kæntredes den rundt af Strømmen, saaledes at den snart havde Kølen opad og snart nedad; Folkene blev derved hver Gang sat under Vandet. Uheldet blev set fra Skibet, jeg var med. Baadsmanden og jeg sprang i en Baad og kom ud til den omtrent samtidig med Baaden fra en norsk Bark, hvorfra Uheldet ogsaa var bemærket. Den ene Mand havde da forladt Baaden og forsøgte at svømme til Land, men nu blev de alle optaget i vor Baad, medens den norske Baad bjergede den engelske Baad samt det flydende Inventar ind til Flodbredden. De bjergede var, da de kom op i vor Baad, udmattede, særlig Styrmanden var meget medtaget og vilde næppe have udholdt det ret længe til.

Hvad Fejl der i disse Tilfælde kan have været begaaet, ved jeg ikke; jeg kan dog bemærke, at Styrmanden i første Tilfælde var en af de mest praktiske Søfolk, jeg har kendt, i den Tid jeg har sejlet. Jeg tænker ogsaa, at havde Skibene haft bredgattede Baade og benyttet dem i ovennævnte Tilfælde, vilde der knapt kunne have været Tale om Fejl, da der næsten skal større Kunst til at hænge et Anker fejl over Agterenden af en bredgattet Baad end til at hænge det rigtigt.

De bredgattede Baade egner sig ogsaa særligt til at løfte mindre Varpankre af Grunden med; dette Arbejde vilde blive langt vanskeligere fra en spidsgattet Baad, hvad vi, der sejler paa syd- og mellemamerikanske Havne, ofte vilde komme til at erkende, dersom vi ikke havde vore bredgattede Joller og Baade. Vi kommer nemlig saa ofte til Havne, hvor der ingen Slæbedampere er, eller de er saa dyre at faa Hjælp af, saa vi foretrækker at klare os uden dem og i Stedet bruger Varpankeret, til Tider endogsaa paa betydelige Strækninger.

Marts 1910. Paa Rejse fra Santos til Riohacker.

R. E. Pedersen,

Fører af 3/m. Skonnert »Dana« af Marstal.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Inkassoprovision hvor Mægler og Modtager er samme Person.

Dette Spørgsmaal, hvorvidt en Mægler, som ogsaa er Modtager, i Sverige er berettiget til at beregne sig Provision for Fragtens Inkassering, blev for nogle Aar siden afgjort af Sverigs Højesteret. I Følge »Svensk Flagg« vedkom Sagen den svenske Baad »Ørnen«, som førte en Ladning Kul til Norrköping. I Følge Certepartiet var Baaden adresseret til Firmaet I. Ringborg, der ogsaa var Modtager, og som i Fragtregningen debiterede Rederiet med 1 pCt. Inkassoprovision. Denne Sag gik gennem alle tre Instanser med det Resultat, at baade Rådstufvurätten og Hofrätten gav Mægleren Medhold, medens Kungl. Maj:t ved Dom af 26. Februar 1906 afgjorde Striden i Skibets Favør.

Under disse Omstændigheder skulde man tro, at dette Spørgsmaal i Sverige maatte anses for at være afgjort. Imidlertid har Foreningen ogsaa maattet bringe samme Spørgsmaal ind for svensk Domstol, idet samme Firma under akkurat samme Omstændigheder atter havde beregnet sig Inkassoprovision. Denne Sag maatte ogsaa føres gennem alle tre Instanser. Sagen blev først afvist af Rådstufvurätten, men vunden ved Hofrätten. Hr. Ringborg appellerede derpaa til Kungl. Maj:t, som ved Dom af 20. Oktober 1909 har tilpligtet Hr. Ringborg at refundere den beregnede Inkassoprovision med Renter og Omkostninger.

Trimming Charges i Grimsby og Drop Dues.

Som bekendt betaler Rederne i de britiske Kulhavne en bestemt Pris for Trimming, hvilken Pris varierer for de forskellige Havne; i Grimsby er den f. Eks. 3¼ d. pr. Ton Last. Foreningen har nu bragt i Erfaring, at der i disse 3¼ d. pr. Ton, som Rederne i Følge Pristarifen betaler i Grimsby, er indbefattet 1 d. pr. Ton for drop dues, hvilket er den Betaling, Afskiberne betaler til Dokkompagniet for Benyttelse af Kullippen, saaledes at Rederiet faktisk med de 3¼ d. pr. Ton, som betales for Trimming, ogsaa betaler en Afgift, der hviler paa Ladingen.

Det er ikke smaa Summer, Rederne i Aarenes Løb paa denne Maade betaler for meget, og Foreningen har nu taget en saadan Sag op for at faa Spørgsmaalet afgjort.

Foreningen vil henstille til Rederne, at de protesterer mod at betale mere end 2¼ d. pr. Ton for Trimming i Grimsby, og at de indrapporterer til Foreningen ethvert Tilfælde, hvori de belastes med mere.

Tillægstimer under Baltcon-Certepartiet.

Følgende Betænkning afgivet af Mr. Robert Templey af Firmaet Botterell, Roche & Templey, Newcastle, vil læses med Interesse, da den angaar et Spørgsmaal af ikke ringe praktisk Betydning. Det drejede sig om, hvorvidt der kunde siges at være vedtaget en Lastedag som Udgangspunkt for Beregning af Tillægstimer, naar det var anført, at Lasteliden skulde være »not before the 29th.« Firmaet skriver:

»De vil uden Tvivl have bemærket, at der ud for Klausul 5 i Certepartiet i dets Margin findes trykt et Paabud om, at naar den bestemte Dato er indført, saa skal Ordene, som er trykt med Kursiv stryges. Hvis dette Paabud var bleven efterfulgt paa rette Maade, saa vilde Ordene »not before« have været udstrøget, og Klausulen vilde have lydt saaledes: »the loading date to be 6 a. m. on the 29th instant«. Nu er de andre Ord, som følger efter med Kursiv, strøget ud men ikke disse Ord »not before«. De efterfølgende Ord lyder saaledes: »but clear days written notice of definite loading date to be given by

Owners«. Hvis en Sag som denne kom for Voldgift i Overensstemmelse med Klausul 21 a, saa vilde Voldgiftsmændene efter vor Mening finde, at denne Certepartiform bestemmer, at enten skal alle Ordene med Kursiv stryges ud eller ingen af dem, og derfor maa det antages at Ordene »not before« er blevet staaende ved en Fejltagelse, og at de kan stryges, fordi de er overflødige. Vi tror ogsaa, at selv en Domstol vil finde, at i en Sag som denne vil det marginale Paabud i Forbindelse med den Kendsgerning, at visse Ord er blevet strøget ud, tages i Betragtning ved Fortolkningen af de Ord, som staaer tilbage, og at Reltten derfor vil mene, at Ordene »not before« maatte anses som overflødige og ikke tage Hensyn til dem. Heraf blev da Følgen, at Lastedatoen var fastsat ved selve Certepartiet, nemlig som Kl. 6 Fm. den 29., og at det ikke var Parternes Hensigt, at den skulde fastsættes senere, idet en saadan Hensigt ikke kunde forenes med, at man havde udstroget de Ord, som bestemmer, at en saadan Dato skal berammes.

Der er yderligere endnu et Punkt, som taler til Gunst for denne Fortolkning af Klausulen. I mange Certepartier inkluderende »The Chamber of Shipping North East Coal Charter« lyder de tilsvarende Ord som følger: »the date of loading not to be before and if the steamer be not ready within 48 hours thereafter 12 hours extra loading time to be allowed etc.« Nu tror vi, at naar man ikke er blevet enig om nogen anden Dato, saa er det Praksis under et saadant Certeparti at opfatte den Dato, som fyldes ind i Mellemrummet som den Lastedag, paa Grundlag af hvilken man skal beregne Tillægstimerne, endskønt Sætningen lyder: »the date of loading not to be before«. Det forekommer os saaledes, at Sætningen »the date of loading not to be before 6 a. m. on the 29th inst.« eller »not before 6 a. m. on the 29th inst.« saaledes uafhængig af det reviderede Baltcon-Certeparti har faaet en Art sædvanmæssig Betydning og er ensbetydende med »the date of loading to be 6 a. m. on the 29th inst.«; med andre Ord: Chamber of Shipping Certeparti fortolkes i Praksis omtrent, som om der stod: »the actual commencement of loading not to be before a certain time called the date of loading, say 6 a. m. on the 29th inst., and if the steamer be not ready within 48 hours after this date of loading then 12 hours extra etc.« Vi bemærker, at Baltcon-Certepartiet bruger Ordene »after loading date«, medens Chamber of Shipping Certepartiet siger »thereafter«, og man kunde muligvis hente et Argument mod vor Fortolkning herfra, men vi tror ikke, at det i nogen væsentlig Grad afficerer, hvad vi har sagt ovenfor.

Foreningen er derfor af den Anskuelse, at den forretningsmæssige Betydning af denne Sætning »the loading date not to be before 6 a. m. on the 29th inst.« i Baltcon-Certepartiet er den, at det angiver den definitive Lastedag som Kl. 6 Fm. den 29., naar den ikke er efterfulgt af nogen Bestemmelse om, at der senere skal gives nogen Notice for nogen definitiv Lastedag.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen. Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uden nogen Svingning fra sidste Uge for prompte Laster, som der forøvrigt vedvarende er nogen Mangel paa, særlig for Østersøhavene. Danmark har ikke noget nyt udover Cement, gl. Jern, Lervarer og Kalksten; Tyskland har enkelte mindre Kornlaster til England, hvorfor der opnaas 1/9 Hvedebasis til Østengland, 2/ Kanalen; Rusland er yderst mat og Udsigterne for Oljekager fra Petersborg for Sommeren er daarlige, idet Eksporten af denne Vare kun vil blive ringe.

Finskebugten og Bottenhavet har som anført et daarlig Marked pr. straks, medens der noteres et ret betydeligt Antal Ladninger pr. senere Afskibning, men Fragraterne holdes vedvarende lave saavel til England som til Kontinentet. Syd- og Vestsverig har nogle Trælaster for senere Afskibning, ligesom Østnorge udbyder nogle faa Islaster til vedvarende lave Rater.

Returfragter Vest fra synes at ligge lidt bedre for, idet der atter udbydes nogle flere Kul- og Foderstoflaster til uforandrede Rater.

Med Hensyn til de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig meget stille, og den langvarige østlige Vind, der giver Skibene lange Rejser, gør ikke Forholdene bedre for dem. Nordtyskland udbyder ganske enkelte Rug- og Havreladninger, som skal afskibes i denne Maaned, saaledes fra Stolpmünde, Anclam og Rostock, men ikke saa faa Ladninger er blevet reguleret tilbage; alene fra Danzig c. 20 Rugladninger, som alle skulde have været afladet i Maj. Pr. Juni er ligeledes solgt noget, overdrevent meget er det ikke. Raterne for Korn har holdt sig nogenlunde, for andre Varer derimod ikke, og der skal f. Eks. fra Stettin være sluttet til omkring 3¼ à 3½ Mk. Sverig staaer ved det samme. Vestsverig næsten uden Tilbud, og Sydsverig med færre Stenlaster; hvad angaar Danmark noteres enkelte Byglaster til Tuborg 10 Øre, Hertugdømmerne 13 à 14 Pf.; heller ikke Kjøbenhavn har noget livligt Præg, og de faa Laster, som sluttet, er kun til meget smaa Rater; fra Dampere, som i disse Dage er ankommet dertil, ventes nogle Byglaster til Tyskland, eventuelt ogsaa til Provinserne.

Havarier og Forlis.

Ursula. Dpsk. af Stettin, har paa Rejsen fra Hartlepool til Hjemstedet med en Ladning Kul faaet Skade paa Skruen og har ankret op ved Humlebæk. Dampere vil blive slæbt til Bestemmelsesstedet.

Chr. H. Rasmussen, 3/m. Skonnert af Marstal, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Cadiz til St. Johns (N. F.) retourneret til Cadiz med Skade paa Master samt anden ovenbords Skade.

Heim, Dpsk. af Hangesund, der d. 16. ds. kom paa Grund paa Sjollen, er af Svitzers bragt flot.

Copley, Fuldskib af Nordby paa Fano, er paa Rejsen fra Cardiff til Antofagasta indkommet til Stanley paa Falklandsøerne i Læk Tilstand. En Del af Ladningen maa losses, for at Lækagen kan stoppes.

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

A/S Den danske Mælkedenserserings Fabrik

i Nakskov

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

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 21./5. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 19./5. til Toulon. — Algarve, Borries, pass. Hanstholm 22./5. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 21./5. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 15./5. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 22./5. — Arkansas, Petersen, ank. St. John 16./5. — Arno, Strubberg, afg. Dunkerque 21./5. til Havre. — Aurora, Fischer, afg. herfra 21./5. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 19./5. — Beira, Lunge, ank. hertil 23./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./5. til Marseille. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 20./5. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Genoa 19./5. fra Boness. — Douro, Søberg, afg. Oporto 19./5. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 23./5. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 21./5. til Danzig. — Garonne, Kromann, pass. Quessant 21./5. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 18./5. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17./5. — Hengest, Munck, ank. hertil 23./5. — Hjelm, Pe-

tersborg, afg. herfra 21./5. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 22./5. — Jolantha, Simonsen, ank. Rotterdam 22./5. — Kasaan, Mikkelsen, ank. London, 17./5. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 22./5. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 21./5. — Kursk, Gommessen, ank. Bordeaux 15./5. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 19./5. — Loire, Craignou, ank. Stettin 20./5. — Louise, Mikkelsen, afg. Riga 21./5. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 12./5. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 21./5. — Moskov, Jon Jonsen, ank. hertil 23./5. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Malaga 21./5. — Nordjylland, Jacobaus, ank. Antwerpen 19./5. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 21./5. — Omsk, Harder, afg. Libau 21./5. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 22./5. for New York. — Pennsylvania, Gatsche, afg. Savannah 15./5. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. Libau 18./5. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 13./5. — Saga, Wiherg, ank. Antwerpen 18./5. — Saxo, Gotthardt, afg. herfra 20./5. til Pernau. — Skalholt, Larsen, afg. herfra 21./5. til Libau. — Texas, Lissner, afg. Boston 20./5. hertil. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 22./5. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. hertil 23./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 15./5. — United States, Wulff, ank. Kristiania 23./5. — Viking, Meyer, ank. hertil 20./5. — Dagfin, ank. hertil 22./5. — Karin, afg. Manchester 21./5. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 21./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 14./5. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 13./5. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 17./5. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Burntisland 20./5. — Russ, Petersen, ank. Birkenhead 20./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savona 17./5. til Azow. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 17./5. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Aalborg 21./5. til Horsens. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Odense 20./5. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Nørre Sundby 20./5. til Odense. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Hull 12./5. til Spezia. — Nawa, Dahl, afg. Tyne 20./5. til Archangel.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Norrkøping 19./5. — Nordsoen, Gram, afg. Almeria 20./5. til Cette. — Nexos, Basse, afg. Penarth, 20./5. til Libau. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 19./5. til Denia. — Gerda, Iversen, ank. Tyne 20./5. — Hebe, Gregersen, afg. Kongsberg 21./5. til Riga. — Johanne, Thøgersen, ank. Dakar 18./5. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Adra 20./5. — Laura, Pedersen, ank. Aberdeen 20./5. — Cito, Jepsen, ank. Alicante 18./5. — Bodil, Uldall, ank. Mersey 21./5. — Napoli, Brinch, afg. Windau 20./5. til Liverpool. — Dagmar, Mikkelsen, ank. Middlesbro 20./5. — Norma, Schiff, afg. Riga 20./5. til Cork. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 19./5. til Haderslev.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Norrkøping 18./5. — Martha, Christensen, ank. Rouen 19./5. — Elna, Kathje, afg. Aalborg 14./5. — Therese, Petersen, ank. Palermo 17./5. — Jeanne, Løffler, ank. Howden Dock 21./5. — Vera, Riso, ank. Archangel 19./5. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 15./5. — Anine, Leth, afg. Middlesbro 13./5. — Simone, Møller, afg. Hernösand 20./5.

Svendson & Christensen. Alfred Hage, Ellekilde, afg. West Hartlepool 17./5. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Petersborg 17./5. — N. G. Petersen, Hansen, afg. Kjøbenhavn 20./5. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 19./5. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Newcastle 19./5. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Jacobstad 20./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Ostende 22./5. — Alax, Brorsen, afg. Hull 21./5. — G. Kock, Jørgensen, afg. Stettin 21./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Boness 18./5. — Vera, Thing, afg. Rouen 21./5. — Freja, Nielsen, ank. Rotterdam 16./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. Libau 21./5. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 21./5. — Agnete, Sonnichsen, afg. Gravelines 21./5. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 22./5. — Alice, Schultz, afg. Odense 21./5. — Sjælland, Dam, afg. Reval 20./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Antwerpen 20./5. til Blyth. — London, Bom, ank. Port Wladimir 13./5. — Paris Tholander, afg. Antwerpen 19./5. — Bryssel, Kaas, afg. Rufisque 7./5. til Bordeaux.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./5. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rufisque 18./5. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 8./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hungerburg 14./5. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 18./5. — Carl Hecksher, Starck, ank. Carloforte 13./5. — Dania, Lindberg, ank. hertil 17./5. — Normania, Ericksen, ank. New York 16./5. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 12./5. — Canadia, Jespersen, afg. Rio de Janeiro 15./5. — Livonia, Jørgensen, ank. Bruges 17./5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Clarenville 16./5. — Patria, Larsen, afg. Cienfuegos 13./5. — Gratia, Sørensen, ank. Marseille 12./5. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./5.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Huil 19./5. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 20./5. — Caledonia, Hansen, afg. Malaga 20./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Cardiff 25./5. — Kotonia, Rasmussen, afg. Helsingør 16./5.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Sundsvall 16./5. — Gra-

maria, Poulsen, afg. Filadelfia 8./5. — Garbonia, Mathiasen, afg. London 18./5. — Estonia, Winckler, ank. Filadelfia 10./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 20./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Caen 17./5. — Secalia, Jensen, afg. Santiago de Cuba 18./5. — Frumentia, Andersen, afg. Laguna del Carmen 19./5. — Boscia, Skovgaard, ank. Parrsboro 30./4.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. North Shields 8./5.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, ank. Göteborg 19./5. — Tranquebar, van Deurs, afg. Wladivostock 12./5. til Singapore. — Siam, Cortsen, pass. Gibraltar 14./5. for Port Said. — Cathay, Kruuse, afg. Singapore 11./5. til Galle. — Samui, Licht, afg. Antwerpen 20./5. til Port Said. — Bandon, Thomsen, pass. Aden 15./5. for Calicut. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Penang 20./5. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 18./5. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. London 19./5. til Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 20./5. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 8./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. London 18./5.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Amsterdam 15./5. — Skinfaxe, Vilandt, pass. Kjøbenhavn 19./5. for Rotterdam. — Rimfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 21./5. til Hull. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Leith 21./5. til Kjøbenhavn.

Æra. Energi, Jensen, ank. Faaborg 17./5. — Emanuel, Svane, ank. Antwerpen 19./5. — Enigheden, Jensen, ank. Irvine 21./5.

Urania. Polarstjernen, Branth, pass. Fornæs 13./5. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Reden 17./5. — Krouprinsesse Louise, Petersen, ank. Petersborg 12./5. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 17./5.

Nordsoen. Krouprins Frederik, Andresen, pass. Reden 17./5. — Holland, Poulsen, afg. Kotka 11./5.

Europa. Europa, Hansen, ank. Zaandam 17./5. — Frankrig, Friis, ank. Riga 7./5. — Tyskland, Danstrup, ank. Archangel 12./5. — Belgien, Nielsen, afg. Petersborg 14./5.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Esbjerg 18./5. til Kristiansand.

Fans-Nordby. Prins Valdemar, Hansen, ank. Swansea 16./5. — Maracaiibo, Svarrer, afg. Hamburg 17./5. til Maracaiibo.

Fans-Senderho. Elisabetha, Fischer, afg. Liverpool 17./5. til Rio Grande.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Riga 11./5. — Embia, Mikkelsen, ank. Stockholm 10./5. — Emanuel, Bentzon, ank. Langøe (Samsø) 10./5. — Magnet, Gommessen, ank. Vasa 11./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Holtenu 11./5. — Fanny, Hansen, ank. Tranebjerg 12./5. — Ludvig, Jørgensen, ank. Middlesbro 10./5. — Cornwall, Petersen, ank. Stettin 11./5. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Charlestown 11./5. — Lindhardt, Madsen, ank. Stocka 12./5. — Olga, Rasmussen, ank. Gefle 10./5. — Clytia, Nielsen, ank. Lissabon 11./5. — Jason, Hansen, ank. Yarmouth 12./5. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Havre Red 12./5. — Guldborg, Rueløkke, ank. Folkestone 13./5. — Yrsa, Sørensen, ank. Grangemouth 12./5. — Alfride, Petersen, ank. Holtenu 12./5. — Hertha, Hansen, ank. Kings Lynn 14./5. — Noah, Jørgensen, ank. Gefle 17./5. — Niels, Nielsen, ank. Boston 14./5. — Alma, Hansen, ank. Dunkerque 14./5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Waterford 16./5. — Kamma, Fisker, ank. Kings Lynn 15./5. — Najaden, Rasmussen, ank. Falmouth 16./5. — Standard, Rasmussen, ank. Poole 16./5. — Ariel, Rasmussen, ank. Fowey 18./5. — Pampa, Jensen, ank. Svendborg 18./5. — Psyche, Olsen, ank. Vaag 17./5. — Libra, Hansen, pass. Helsingør 18./5.

Æra. Fredensborg, Kisby, ank. Colon (Argentina) 16./5. — Lorenz, Levinsen, ank. Foynes 17./5. — Amor, Rasmussen, ank. Bideford 17./5. — Atlantj, Rasmussen, ank. Hamburg 18./5. — Ceres, Bager, afg. Sundsvall 15./5. til Exeter. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 18./5. — Hjalmar, Christoffersen, er ank. Stykkisholm (Island). — Vega, Hansen, ank. London 18./5. — Salvador, Sand, ank. Fowey 18./5. — Kodan, Hansen, ank. Montevideo 18./5. — Abba, Petersen, ank. Llanely 18./5. — Ino, Weber, ank. Drammen 18./5. — Ami, Christensen, ank. Nakskov 19./5. — Bien, Petersen, ank. Greifswald 19./5. — Caroline, Christensen, ank. Aberdowey 20./5. — Aerial, Christensen, ank. Harwick 21./5. — Argo, Petersen, ank. Vegerham 21./5. — Maius Bay, Friis, ank. Flekkefjord 21./5. — S. L. Weber, Christensen, ank. Svaneke 21./5. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 21./5. — Bertha, Madsen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Skirner, Rasmussen, ank. Hudiksvall 21./5. — Amor, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Aberdeen 21./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Spidsgatede Redningsbaade. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

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

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

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

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

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

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

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

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

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1169
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Janus Andersen
Aalborg.

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

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Til Salg er Motorskib, 37 Reg.-Tons,

indtager 5000 Kbf. Trælast, bygget 1901. Galv. Jernplader som Ishud. Skibet bygget af Fyr og Eg. Saa god som ny. 25 HK. Lysekil Motor, bruger 10 Liter Petrol. i Timen. Skibet sælges billigt, anvises af

Skibes Købs- og Salgs-Bureau,
»Napol«, Strib.

Norrlands Stufvareförbund

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

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefe, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen. — Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

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

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

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

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

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition. Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5552

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegnur 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.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000. Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinshyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 27. Maj 1910.

Spekulerende Mæglere. Trods »The Baltic and White Sea Conference«s Advarsler i dens maanedlige Cirkulære imod de spekulerende Mæglere, synes disse desværre at være mere aktive end nogensinde, idet der stadig indløber Meddelelser om deres Transaktioner, skriver »Shipp. Gaz.«

Hvor naar vil Rederne ret forstaa den uhyre Skade, de paafører sig selv og deres Kolleger ved at indlade sig med disse Parasiter? Den spekulerende Mægler er Konferencens værste Fjende; det er en Fjende, som truer selve Redernes Eksistens, da han er Hovedaarsagen til Fragtmarkedets Demoralisation. Ingen kan benægte den Kendsgerning, at hvad Rederne saa end gør for at bringe Fragtraterne til at stige, saa trykker de spekulerende Mæglere dem ned. Det maa ikke tillades dem at ødelægge endnu en Østersø-Sæson, og det staar i Redernes Magt at forhindre dette ved ganske at ignorere dem. Kun paa denne Maade kan denne frygtelige Kræftskade paa Rederierhvervet blive helbredet, eller i det mindste dæmpet. Dersom kun nogle faa af de værste af disse spekulerende Mæglere blev sat udenfor Spillet, ved at det blev gjort dem umuligt at faa Skibe til deres Ladninger, vilde det rimeligvis have en gavnlig Virkning paa andre af den Slags. Det er en Kendsgerning, at visse Befragtere, som har gjort Forretninger med spekulerende Mæglere, atter har knyttet Forbindelse med paalidelige Mæglere, fordi de er kommet ind i Vanskeligheder ved Spekulanterne. Dette er ikke saa underligt, naar det betænkes, at den spekulerende Mægler ingen Tonnage ejer, og derfor ikke altid er til at stole paa, naar det gælder Opfyldelsen af hans Kontrakter.

Engelsk Søretsdom. Den 28. December f. A. blev den norske Bark »Valkyrie« af Mandal slæbt ind til Gibraltar med Tab af Stor- og Fokkemast af den engelske Dampet »Dunholme«. Bjergelønnen herfor er fornylig blevet fastsat af den engelske Admiralitetsret. Dampetens Tidstaf blev beregnet til 4½ Døgn, den slæbte Distance var 230 Sm. Det bjergede Skibs Værdi med Ladning og Fragt blev vurderet til £ 14,470. Bjergelønnen fastsattes til £ 1,800, der blev fordelt paa følgende Maade: »Dunholme«s Rederi faar £ 1,300, Skibets Kaptajn £ 100 og dets Mandskab £ 400.

»Valkyrie« er nu blevet solgt til et Firma i Gibraltar, der fremtidig vil benytte Skibet som Lægter.

(»Hamb. Corr.«)

Lang Sejlskibsrejse. I April Maaned f. A. afgang den engelske firemastede Bark »Buteshire« fra Panama i Ballast til Caleta Coloso (Chile) for at indtage en Ladning Salpeter dér, fortæller »Shipp. Gaz.« Ved i lang Tid at drive om i Vindstille var Skibet blevet saa bevokset i Bunden, at det selv med frisk Vind kun kunde gøre en meget ringe Fart, hvorfor Kaptajnen besluttede at gaa tilbage til Panama. Her vakte Skibet Havneautoriteternes største Forbavselse ved at vende tilbage dertil efter tre Maaneders Fraværelse. Efter et langt Ophold i Panama blev Rejsen til Caleta Coloso opgivet og Skibet beordret til Portland (Oregon). Senere blev Skibet meldt som ankommet til sidstnævnte Havn, men dette viste sig at bero paa en Fejltagelse. Den næste Efterretning om Skibet kom fra Acapulco, hvor det var gaaet ind paa Grund af Proviantmangel og Mytteri blandt Mandskabet. Kaptajnen blev saa nødt til at lade et nyt Mandskab komme fra San Francisco. Rejsen til Portland (Oregon) maatte dog ogsaa opgives, og nu blev Skibet beordret til Sydney, hvortil det for nylig er ankommet. Paa denne Maade har Barken tilbragt næsten tolv Maaneder paa Søen og i forskellige Havne uden Ladning.

Undervands Klokkesignaler. Trinity House har, i Følge »Hamb. Corr.«, besluttet at anbringe en Klokke paa Havbunden ud for Lizard; Klokken skal sættes i Forbindelse med det derværende Fyrtaarn, hvorfra den skal sættes i Bevægelse. Da de transatlantiske Dampere altid styrer efter Lizard, vil det ny Signal være af største Betydning for dem i taaget Vejr.

Lov om Tilsyn med Sejlskibe. Den lille Samling af Bestemmelser vedrørende Tilsyn med Sejlskibe, som vi udsendte i Bogform i Slutningen af Januar Maaned, har øjensynlig vist sig at svare til sit Formaal.

Over syv Hundrede Skibe — væsentligst Medlemmer af Dansk Sejlskibsrederi-Forening — har i det forløbne Tidsrum forsynet sig med Bogen.

Fyrskibet »Vyl«. Frederikshavn, 25. Maj. (Ritz. Bur.) Fyrskibet »Vyl«, som i Vinter drev ind paa Kysten ved Nymindegab, er bragt flot af Svitzer og ankommen hertil i Morges. Fyrskibet skal bugseres til Kjøbenhavn for at reparere paa Orlogsværftet.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr 6/1910, afsagt den 31. Marts 1910. Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co. i Rønne mod A/S. Internationalt Dampskibs- og Bjergningskompagni.

Den 6. Januar d. A. afsluttedes mellem Entreprenørfirmaet Chr. Olsen & Co. i Rønne, der havde overtaget et større Arbejde ved Rønne Havn i Entreprise, og det herværende A/S. Internationalt Dampskibs- og Bjergningskompagni en Overenskomst, hvorefter det sidstnævnte Selskab med sin største Dampet (Salvage III) skulde bugserer to Pramme, der henlaa ved Flydedokken her i Kjøbenhavn, til Rønne for en Pris af 450 Kr., hvoraf de 200 Kr. blev betalt kontant, medens Resten skulde betales ved Fartøjernes Ankomst til Rønne. Det hedder i Kontrakten, der er konciperet af en af Dampskibsselskabets Funktionærer, Kaptajn Sølvér:

»Selskabet kan afhente Lægterne inden for c. 14 Dage og afsejle, naar det menes forsvarligt; dog skal Lægterne inden en Maaned fra Dato være i Rønne«.

I de følgende Dage søgte man blandt andet ved Medvirking af nævnte Kaptajn Sølvér at faa tegnet Assurance for Transporten af Prammene, men uden gunstigt Resultat, idet Entreprenørfirmaet fandt de forlangte Præmier altfor høje.

Den 11. Januar afhentede Slæbedampet »Salvage III« Prammene fra Flydedokken til Refshaleøen for der

at afvente gunstigt Vejr til Afgangen. Det havde været Aftalen, at Citanterne skulde besørge Prammene tilstrækkelig skalkede, men det viste sig, at Arbejdet ikke var forsvarlig gjort, og at Prammene ikke var i sødygtig Stand. I den Anledning satte Kaptajn Sølvér samme Dags Eftermiddag sig i telefonisk Forbindelse med Entreprenør Olsen, der da befandt sig her i Byen, og aftalte med denne, at han (Sølvér) skulde levere Presenninger m. v. til Prammene og lade dem sætte i sødygtig Stand inden Afgangen for en Betaling af 35 Kr. Samme Aften rejste Olsen til Rønne. Det var ret haardt Vejr paa Overrejsen, og Olsen afsendte næste Dags Middag fra Rønne til Kaptajn Sølvér følgende Telegram:

»Snestorm her. Prammene ikke afgaa uden Assurance. Meddelelse følger. Kontrakt lyder 14 Dage Afhentning«.

Olsen, som tidligere af det indstævnte Selskab var bleven henvist til at forhandle med Kaptajn Sølvér paa dennes private Bopæl her i Byen, adresserede Telegrammet til Kaptajn Sølvér personlig paa hans Bopæl; Telegrammet afleveredes der den 12. Januar Kl. c. 1½ Em., men Kaptajn Sølvér, der samme Eftermiddag i Anledning af en Stranding forlod Kjøbenhavn med »Salvage III«, og som den følgende Nat opholdt sig om Bord, havde ikke Forbindelse med sit Hjem og saa derfor ikke dette Telegram for den 13. om Aftenen, efter at Prammene var afgaaet.

Vejret havde nemlig bedaget sig, og Kaptajn Sølvér havde den 13. efter forinden gennem sit Rederi at have indhentet Oplysninger om »Meteorologisk Instituts« Morgenberetning, givet Ordre til at afsejle med Prammene, da han nu ansaa Vejret for tilstrækkelig gunstigt. »Salvage III« afgik derfor med dem den 13. Kl. c. 12 Middag. I Løbet af den følgende Nat blev Vinden imidlertid atter stærk, og Søen rejste sig. Begge Pramme gik tabt og »Salvage III« tyede den 15. Kl. 9 om Morgenen ind i Allinge Havn uden Prammene.

Citanterne søger nu under nærværende Sag de Indstævnte tilpligtet at erstatte dem den ved Prammenes Forlig skete Skade, som de har anslaaet til 13,000 Kr., samt til at tilbagebetale det for Bugseringen betalte Forskud 200 Kr. med Fradrag af de Indstævntes fornævnte Udlæg 35 Kr., eller ialt 13,165 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden mod Tilbagebetaling af 165 Kr. og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Citanterne gør gældende, dels at det allerede inden Rejsens Paabegyndelse og navnlig under den foran omtalte den 11. Januar førte Telefonsamtale var tilkendegivet Kaptajn Sølvér, at Prammene ikke maatte afgaa uassureret, dels at det Sølvér tilstillede Telegram, der yderligere indskærpede dette Forbud, er bleven behandlet paa uforsvarlig Maade, og endelig, at der ganske bortset herfra er begaaet alvorlige Fejl baade ved at paabegynde Rejsen under de forhaandenværende Vejrforhold og ved den Maade, hvorpaa Slæbningen er udført.

Mod de Indstævntes Benægtelse har Citanterne imidlertid ikke godtgjort, at de inden Telegrammets Afsendelse havde givet Kaptajn Sølvér noget virkeligt Paalæg om ikke at afgaa med Prammene uassureret, ligesaa lidt som at det, som de paastaar, ved Kontraktens Indgaaelse var en kendelig Forudsætning, at saadant ikke maatte ske. Det havde været nærliggende for Citanterne, hvis de ønskede denne Betingelse fastslaaet, da at lade den optage i den mellem Parterne afsluttede skriftlige Kontrakt, og under alle Omstændigheder burde de have sørget for, at Forbudet paa utvetydig Maade var bleven tilkendegivet de Indstævnte eller Kaptajn Sølvér. Men dette ses ikke at være sket. Vel har flere Vidner forklaret, at Entreprenør Olsen, da han førte den tidligere omfhandlede Telefonsamtale med Kaptajn Sølvér, udtrykkelig paalagde denne, at han ikke maatte afgaa med Prammene uassureret. Men Sølvér har som Vidne under Sa-

gen forklaret, at han ikke har hørt eller forstaaet et saadant Paalæg, og denne hans Forklaring maa efter Omstændighederne lægges til Grund ved Sagens Paadømmelse.

Hvad angaar det under Sagen omhandlede Telegram er det oplyst, at det er modtaget af Kaptajn Sølvérs Hustru, der et Par Gange søgte at faa telefonisk Forbindelse med sin Mand gennem Indstævntes Kontor, men da dette ikke lykkedes, lod hun det blive liggende uaabnet i Hjemmet til Sølvérs Tilbagekomst den 13. Kl. c. 6 Em., da Prammene forlængst var afgaaet. Fru Sølvér har som Vidne forklaret, at hun af sin Mand havde faaet Besked om straks at bringe alle til de Indstævnte adresserede Breve eller Telegrammer, der maatte ankomme til deres Bopæl, til de Indstævntes Kontor, men at det ikke var faldet hende ind, at det her omhandlede Telegram, der var adresseret til hendes Mand, vedrørte de Indstævnte. Sagens Udfald vil herefter bero paa, om der fra de Indstævntes eller deres Folks Side er udvist nogen til Erstatning forpligtende Uforsigtighed ved Slæbningens Paabegyndelse eller Udførelse. I saa Henseende er der nærmere oplyst følgende:

De to Pramme, der skulde bugseres, var et Par ældre Træpramme »Excavator Nr. 9« og »Odin«, henholdsvis c. 50 og 30 Netto Reg.-Tons. Den førstnævnte firkantede Pram var forsynet med en Dampkran agter. Med »Salvage« var den forbunden ved en 80 Fv. 4" ny Staalwire, der var fastgjort til Prammens to forreste Pullerter, der maatte c. 10" i Diameter. Paa lignende Maade var den agterste mindre Pram forbundet med »Excavators« to agterste Pullerter ved en 25 Fv. lang 3½" ny Wireslæber. Da man afgik fra Kjøbenhavn var det klart Vejr, og Vinden var vestlig med en Styrkegrad af 3. Samtidig viste Stevns og Hammerens Vejrstation en lignende Vindstyrke. Kl. 8 Aften passeredes Falsterbo Fyrskib. Efter Midnat blæste det stærkere op, og Søen rejste sig. Om Natten Kl. 3 sprængtes de forreste Pullerter paa »Excavator«; man blev liggende i Nærheden og fastgjorde næste Morgen »Salvages« Slæber i en af de agterste Pullerter paa »Excavator«, men opdagede nu, at »Odin« var borte. Efter et Par Timers Forløb mistede man anden Gang Forbindelsen med »Excavator«, idet en Manillatrosse, som for Fjedringens Skyld var bleven anbragt mellem »Excavator« og »Salvages« Wire skamfiledes mod Fundamentet til Dampkranen. Hele Dagen holdt »Salvage«, der paa Grund af det tillagende Vejr ikke kunde faa Forbindelse med »Excavator«, sig i Nærheden af denne, men nødtes ved Mørkets Frembrud til at forlade den og søge Læ under Bornholm. Næste Dags Formiddag søgte man ind i Allinge Havn. Senere Eftersøgninger af Prammene blev uden Resultat.

Efter det saaledes foreliggende, skønner Retten ikke, at der er tilstrækkeligt Grundlag til at paalægge de Indstævnte Erstatningspligt enten for Bugseringens Paabegyndelse eller dens Udførelse under de givne Vejrforhold. At »Salvage« har overtraadt Søvejsreglernes Artikel 5 ved ikke at sørge for Anbringelse af Lanterner paa Prammene, skønnes ikke at have været af Betydning for Prammens Tab. De Indstævnte vil herefter i det hele være at frifinde for Citanternes Paastand, men vil have at betale 165 Kr. Sagens Omkostninger findes efter Omstændighederne at burde hævnes.

En Omsejling af Kap Horn.

Firemasteren »Pisagua«, Kaptajn I. Frömcke, har, i Følge Februar Heflet af »Annalen der Hydrographi«, i September Maaned 1908 udført en Omsejling af Kap Horn, som er værd at lægge Mærke til, og under hvilken 64^o

S. Br. blev naaet. I Følge Skibets Dagbog blev Strædet Le Maire gennemsejlet om Morgenen d. 10. September 1908 ved faldende Barometer, efterat Vinden Kl. 4 om Morgenen med en Styrke af 3 à 4 var rummet fra VSV. til V. Barometret viste 762 Millimeter, og alle Sejl var sat til. Ved yderligere faldende Barometer drejede den jævnt tiltagende Vind sig om Eftermiddagen mere til Nord, saaledes at »Pisagua« kunde gøre en god Fremgang paa en sydvestlig Kurs. Den 11. Kl. 5 Morgen passerede Øen Diego Ramirez. Imidlertid var Barometret yderligere faldet, og den endnu fremdeles nordvestlige Vind tiltog mere og mere, indtil den om Middagen paa 57° S. Br. og 70° V. Lgd. havde naaet en Styrke af 11. I Løbet af den nu følgende Tid rasede Stormen Dag efter Dag ofte med en orkanagtig Styrke fra Nordvest. Depressioner fulgte hinanden saa hurtigt, at Vinden ikke naaede længere end til Vest og da snart igen drejede tilbage til Nordvest og paany antog Karakteren af Storm. »Pisagua« sejlede som Følge deraf bestandig for Styrbords Halse, og benyttede de korte Pavser, hvor det var flovere, medens Vinden drejede tilbage til Nordvest, til at sætte Sejl til det yderste. Som Eksempel kan anføres, at »Pisagua« om Middagen den 12. September paa 60° S. Br. og 72° V. Lgd. førte fulde Overmerssejl, samtidig med at man observerede et engelsk Fuldskip, der laa for Undermerssejlene. Vinden var paa den Tid VNV., Styrke 9 til 10, Barometret 734 Millimeter, og »Pisagua« gjorde rv. S. 21° V. sine 38 Sm. i Vagten. Selv ved meget svær Storm blev der opnaaet en god Fremgang, hvad der fremgaar af Optegnelserne for 13. September. Om Middagen paa denne Dag laa »Pisagua« nemlig paa 62° S. Br. og 76° V. Lgd. Om Morgenen havde en svær Nordveststorm sat ind, den rasede uafbrudt med orkanagtige Byger til hen paa Eftermiddagen. Den laveste Barometerstand var 727 Millimeter. Trods dette stormende Vejr havde »Pisagua« dog gennemsnitlig, rv. S. 40° V., gjort 10 Sm. i Timen.

Den 14. September drog en ny Depression paa 721 Millimeter frem, som igen bragte Storm af NV. med sig. Om Aftenen den 14, da Skibet var paa 64° S. Br. og 81½° V. Lgd., trak Vinden sig sydlig, og nu kunde »Pisagua« endelig bøje af imod Nord, efter at man, lige siden Le Maire Strædet var passeret, uafbrudt havde sejlet for Styrbords Halse. Altsaa havde »Pisagua« med næsten uafbrudt meget stormende Vejr og meget høj Sø, i 5½ Dag, rv. S. 44° V., løbet 731 Sm, hvad der giver 133 Sm i Etmaalet. Dette er visselig en overordentlig Præstation, som gør det forstaaeligt, at saadanne Skibe kan gøre hurtige Rejser. Fra 14. September sejlede »Pisagua« med overvejende vestlige og nordvestlige Vinde imod Nord. Den 18. og 19. September indtraf der igen en svær Nordvest Storm paa 65° S. Br. og 80° V. Lgd., under hvilken Skibet atter maatte sejle for Styrbords Halse. Imod Aften flovede det i Reglen igen af. Den 20. kunde »Pisagua« for VNV. Vind, af Styrke 7 til 8, og stigende Barometer, tilbagelægge 46 Sm. i Vagten paa 54° S. Br. og 80° V. Lgd. I Skibets Dagbog staar der som Bemærkning hertil: »Gjorde Bramsejlene og de lette Stagsejl fast.« Den 50° S. Br. blev krydset den 21. September i 77° V. Lgd. Fra 50° S. Br. i det atlantiske Ocean til 50° S. Br. i Stillehavet, brugte »Pisagua« 12½ Dag. Hele Rejsen fra Lizard til Valparaiso varede 65 Dage. Is blev trods den naaede høje, sydlige Breddegrad overhovedet ikke set, medens til samme Tid Ishjerger i stor Mængde var drevet sammen Øst for Falklandsøerne og besværede Sejladsen meget for de hjemvendende Sejlskibe. Usædvanlig lave Lufttemperaturer kunde »Pisagua« heller ikke optegne. Den laveste iagttagede Temperatur var 3° under Nul. Nogle Medsejlere, som samtidig var ved Kap Horn, men ikke var naaet saa langt imod Syd, havde ligeledes haft 2° à 3° under Nul. Man kan derfor ikke sige, at »Pisagua«s Mandskab havde lidt mere af disse Egnes barske Klima end de andre Skibes Mandskaber, især da Omsejlingen af Kap Horn blev gjort paa 12½ Dag. I Al-

mindelighed var Temperaturen 4° til 5° lavere med sydlige og sydvestlige Vinde, som hyppigt var ledsaget af Snebyger, end ved nordlige og nordvestlige Vinde. Imidlertid bragte disse kolde, sydlige Vinde den Fordel med sig, at Skibene kunde styre Kurs eller omtrent Kurs, hvad der i Reglen ikke var forbundet med saa megen Besvær som den bestandige Halsen med vestlige og nordvestlige Vinde.

Det vil endnu være af Interesse at undersøge, om det har bragt »Pisagua« Fordel at gaa saa langt Syd paa. Bortset fra, at dette Skib næppe kunde gøre noget bedre ved de vedholdende nordvestlige Vinde end at sejle imod Sydvest for Styrbords Halse — vel at mærke sejle og ikke under de for det meste stormende, nordvestlige Vinde, at lade sig drive imod Syd — viser en Sammenligning med andre Sejlere, der samtidig med »Pisagua« var for vestgaaende ved Kap Horn, at »Pisagua« har fuldendt Omsejlingen i den korteste Tid.

De har nemlig brugt:

Skibets Navn	50° S. Br. i Atlanterhavet	50° S. Br. i Stillehavet	Dage	Højeste Bredde
Pisagua ..	8/9 08	21/9 08	13	64° S. Br. i 82° V. Lgd.
Parchim ..	8/9 —	24/9 —	16	61° — - 78° —
Petchili ..	8/9 —	28/9 —	20	60° — - 72° —
Herzogin Sophie				
Charlotte	13/9 —	27/9 —	14	60° — - 73° —
Ostara	12/9 —	27/9 —	15	59° — - 69° —
Nixe	4/9 —	30/9 —	26	60½° — - 76° —
Christel ..	5/9 —	27/9 —	22	59° — - 71° —
Flottbek ..	5/9 —	25/9 —	20	61° — - 77° —

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt nogen særlig nævneværdige Forandringer, hverken i udgaaende eller hjemgaaende Relning, og der har overallt kun været fragtet efter en meget begrænset Maalestok. Fra de ledende Markeder som Østen, La Plata, Nordamerika etc., er Begæret efter Tonnage afgjort mindre, og desværre ser det ikke meget ud til, at Forholdene skal stille sig gunstigere for Rederne i Løbet af de første Uger. Det er vanskeligt, for ikke at sige umuligt, at profetere noget om Udsigterne længere ud i Fremtiden, da meget jo hurtigt kan forandre sig, men for Øjeblikket er Situationen i hvert Fald flov for de store Markeders Vedkommende. Fra Østersøen synes Laster at være lidt rigeligere, og en Kende højere Rater har i flere Tilfælde kunnet gennemtvinges, navnlig for Trælaster fra Rusland og enkelte Kornlaster.

Det østlige Marked er flovt. Bombay skal have sluttet en stor Maj—Juni Damper til 12/6 Skala til U. K. eller Kontinentet. Fra Kurrachee betaltes 14/ Basis én Løsehavn. For Ris betaltes 20/ fra Bangkok og for Sukker i Sække 23/9 fra Java, alt pr. Juni til U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet etc. ligger paa det nærmeste uforandret. Begæret er hovedsagelig fra Azow og svinger noget, men det er ingenlunde betydeligt. Sulina sluttede til 7/ L. H. A. R. 7/6 Hamburg pr. Juni for større Baade, 8/3 à 8/6 N. C. for mindre. Fra Azow sluttedes en Række Baade til 7/9 à 8 Rotterdam, 8/ à 8/3 Emden, Antwerpen eller Weseren, 8/3 à 8/6 Hamburg, 8/9 à 9/ N. C. For Erts betaltes fra Poli 8/3 til Rotterdam, 8/9 Antwerpen, og for Sall fra Eupatoria 10/ til Riga.

Middelhavet tager kun faa Baade, og vi kan henholde til, hvad vi skrev forrige Uge.

Nordamerika er meget stille og Raterne nærmest lave. For Deals fra St. John er gentaget 28/ til Englands Vestkyst og for Kul fra Nordfolk, 3 Dollars til Manilla, 4/1½ Honolulu. Fra Golfen til en irsk Havn betales 70/ for Tømmer, til Holland (to Havne) 66/3, til Genua 77/6.

La Plata Markedet har for Tiden næsten helt suspenderet al Forretning grundet paa de lokale Festsdage i Argentina. Sidst betalte Rater er for Korn 7/ O. C. (-÷ 6 d. direkte Havn) fra Buenos Aires eller La Plata til U. K. eller Kontinentet, prompt, 15/4½ for Quebracho, samme Betingelser men pr. Juli.

Østersømarkedet fragter jævnt livligt, og Raterne er hist og her en Ubetydelighed fastere. Fra Libau eller Windau kan faas 9 à 9½ d. London eller Rotterdam, 10 d. Antwerpen, 1/ à 1/1½ Rouen. For Pulpwood bydes Frs. 29 Libau/Rouen, Frs. 30 Petersborg/Terneuzen, Mk. 20 til Rotterdam, 22/6 pr. Favn Kortprops til Østkyst Kulhavn. I andre Retninger henholder vi til forrige Uges Noteringer.

Kulfragterne er en Kende bedre til Middelhavet, men i andre Retninger er de ikke undergaaet væsentlige Forandringer. Fra Tynen eller Blyth betales 4/ Stockholm, 3/6 à 3/10½ Kronstadt, 3/6 Königsberg (1,600), 3/9 Helsingfors (1,500), 4/ Randers (900), 2/9 à 3/ Hamburg, 6/6 Marseille, 7/ Palermo. Fra Firth of Forth er Markedet fløvt undtagen for Kronstadt, som tog flere Baade til 4/. Ellers betales 3/7½ à 3/10½ Kronstadt, 3/6 Riga, 3/6 Swinemünde, 3/10½ Kiel, 3/4½ Hamburg (1,200), 3/10½ nordlige Norge (1,250), 6/4½ Triest.

Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/7½ Kronstadt (4,500), 4/3 Stockholm (1,100), 4/7½ à 4/9 Lissabon, Frs. 8 à 8¼ Marseille, 7½ Algier, 8 Oran, 6/9 à 7/ Genua eller Savona, 6/ Konstantinopel, 9/3 Colombo, 8/6 à 8/9 Cap Verde. 16/3 à 16/6 River Plate, 14/3 Rio Janeiro.

Generalforsamlinger.

Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk

afholdt d. 25. ds. Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører Axel Danum.

Efter at Formanden, Direktør Aage Bramsen, havde indledet Generalforsamlingen, aflagde den administrerende Direktør, Kaptajn V. T. Hein, Beretning og Regnskab:

I Aaret 1909 har der i Dampskibsaftdelingen været indmeldt 146 Medlemmer med 530 Skibe, paa hvilke var forsikret 9,029 Mand. Grundpræmien var fastsat til 10 Kr. pr. Mand og udgjorde altsaa Kr. 90,290, der er indgaaet med Kr. 86,830 for de i Henhold til Loven tegnede Forsikringer og med Kr. 3,460 for de frivilligt tegnede Forsikringer.

Til Foreningen er der for denne Aidelings Vedkommende i Aarets Løb anmeldt 312 Ulykkestilfælde, hvortil kommer de fra 1908 overførte 80, altsaa ialt 392 Tilfælde. I Erstatninger og Dagpenge er betalt Kr. 54,236.50.

Efter Tillæg af Lægehonorarer, Administrationsudgifter og lignende og efter Fradrag af Renteindtægten og den fra 1908 overførte Reserve for uafgjorte Skader bliver Kr. 71,758.20 at fordele paa de indmeldte Skibe.

Vedrørende Sejlskibsaftdelingen oplystes, at der i Aaret 1909 i Afdelingen har været indmeldt 779 Medlemmer med 1,090 Skibe, paa hvilke var forsikret 4,452 Mand. Af disse var 4,341 Mand forhyret i 1,043 Skibe, for hvilke der ydes Statstilskud, medens Resten, 111 Mand, var forhyret i 47 Fartøjer, for hvilke der ikke ydes Statstilskud.

Der er i Aarets Løb anmeldt 93 Ulykkestilfælde (mod 72 i 1908), som med de fra 1908 overførte 28 giver et Antal af ialt 121 Tilfælde. I Erstatninger og Dagpenge er ialt betalt Kr. 22,791.50.

Efter Tillæg af Lægehonorarer og Administrationsudgifter og Fradrag af Renteindtægten og den fra 1908 overførte Reserve for uafgjorte Skader bliver Kr. 42,631.58 at fordele paa de indmeldte Skibe.

Havarier og Forlis.

Paquet Margrethe, Skonnert af Korsør, er paa Rejsen fra Omø til Korsør med en Ladning Kiesel strandet i en stærk NØ.-Storm ved Omø og løbet halv fuld af Vand. Besætningen er landsat i Skibets egen Baad.

Sophie, Skonnert af Thurø, kom d. 24. ds. paa Rejsen fra Nørre Sundby til Raumo med en Ladning Cement paa Grund ved Søndre-Røse men kom flot ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Skibe til Salg.

Skonnert „Venners Minde“, 33 Reg.-Tons, lader 90 Tons dw., 84 Tons Rug, repareret 1905 for 5,870 Kr. Pris 6,300 Kr.

Danskbygget Galease, 10 Aar, lader 75 Tons, sælges ualmindeligt billig, fordi Ejeren har faaet Beskæftigelse i Land.

Nærmere meddeler

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 — Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 21./5. — Alexandra, Nielsen, ank. Toulon 24./5. — Algarve, Borries, afg. herfra 25./5. til Petersborg. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 25./5. hertil via Stavanger. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre 24./5. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 22./5. — Arkansas, Petersen, ank. St. John 16./5. — Arno, Strubberg, afg. Havre 25./5. til Dunkerque. — Aurora, Fischer, ank. Riga 24./5. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 19./5. — Beira, Lunge, afg. hertil 23./5. til Hull. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 17./5. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./5. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. London 22./5. — Dagmar, Bøgvad, ank. Livorno 25./5. — Douro, Søeberg, pass. Dartmouth 23./5. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 24./5. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 24./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 23./5. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 24./5. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 17./5. — Hengest, Munk, afg. herfra 24./5. til Riga. — Hjelm, Petersburg, ank. Danzig 23./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 25./5. til Petersborg. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 25./5. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenau 24./5. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 24./5. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 21./5. — Kursk, Gommessen, afg. La Rochelle 23./5. hertil. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 19./5. — Loire, Craignou, afg. Stettin 23./5. til Petersborg. — Louise, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 24./5. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 12./5. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. herfra 25./5. til Antwerpen. — Moskovo, Jon Jensen, ank. hertil 23./5. — Nicolaï II, Clausson Kaas, afg. Algeciras 25./5. til Cadiz. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 19./5. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 25./5. til Reval. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 24./5. for Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 22./5. for New York. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Savannah 15./5. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. Libau 18./5. — Pregel, Iversen, ank. Aarhus 26./5. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 26./5. for Riga. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 25./5. — Skalholt, Larsen, ank. Libau 23./5. — Texas, Lissner, ank. Boston 17./5. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 25./5. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. herfra 23./5. til Dunkerque. — Tyr, Thaning, afg. herfra 24./5. til Windau. — United States, Wulff, ank. hertil 24./5. — Viking, Meyer, ank. hertil 20./5. — Dagfin, afg. herfra 23./5. til Manchester. — Karin, ank. Liverpool 22./5. — Vadsø, ank. Stettin 22./5.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 22./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 21./5. til Ghent. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 24./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Burntisland 21./5. til Kiel. — Russ, Petersen, afg. Birkenhead 25./5. til Blyth. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savona 17./5. til Azow. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 17./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Horsens 22./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Odense 20./5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Odense 21./5. —

(Fortsættes Side 321.)

Fyret paa Ile de Sein i N. 59° Ø., 2060 m, og fra Taarnet paa Men Brial i N. 15° Ø. 48' 3" 13" N. Br. 4° 50' 38" V. Lgd.

1095. Tønder og Fartøjer udlagt. Plateau de Rochebonne. Til Brug ved Arbejderne paa Rochebonne er der udlagt otte hvide Førtøjtønder ved Congrée. En rød Ponton med tre Mastes med Næt til Radiotelegrafi, mærket »Rochebonne«, ligger 1¼ Sm NNØ for Congrée. Den viser Ankerlanterne, en lille Dampet og to Arbejdsfartøjer, der ogsaa viser Ankerlanterne, ligger om Natten 1½ Sm NØ for Congrée.

1096. Taagesignal oprettes. Goat Island. Cape Porpoise Harbor. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Et Hus til Taageklokke opføres ved Goat Island Fyr. Huset vil inden for 220 m Afstand skjule Fyret over en Vinkel af 3°. 43' 21' 28" N. Br. 70° 25' 32" V. Lgd.

1097. Baake opført. Cape Porpoise Harbor. Maine. En 11 m høj, rød Stage med et rødt Hjul paa Toppen, Goat Island Spindle, er rejst ved Indløbet til Cape Porpoise Harbor, fra Timber Island højre Kant i S. 30½° V., 2½ Sm, og fra Goat Island Fyr i S. 64½° V., 1½ Sm.

1098. Fyrtaarn forandret Farve. Race Point. Cape Cod. Massachusetts. Race Point Fyrtaarn er nu hvidt. 42° 3' 45" N. Br. 70° 14' 27" V. Lgd.

1099. Fyrskibet »Pollock Rip« atter udlagt. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskib Nr. 47 »Pollock Rip« er atter udlagt paa Station og Reservetyrskibet inddraget. Fyrenes Karakter og Taagesignalerne er uforandret, men Fyrenes Lys-evinne er forstærket. 41° 32' 5" N. Br. 69° 54' 49" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 39. Kjøbenhavn 1910.)

1100. Grund rapporteret. Nantucket Shoals. Massachusetts. En Grund med en mindste Dybde af 5 m er rapporteret at ligge paa Ø.-Kanten af Nantucket Shoals, paa 41° 20' 45" N. Br. 69° 28' 30" V. Lgd.

1101. Tønder udlagt. Old Man Shoal Channel. Nantucket Island SØ.-Kyst. Massachusetts. I Løbet mellem Old Man Shoal og Bass Rip er følgende Tønder udlagt: Old Man Shoal South End Spiritønde Nr. 1, fra Sankaty Head Fyr i S. 25° V., og fra Maddaket Redningsstation i S. 53° Ø.; Old Shoal North End Spiritønde Nr. 3, fra Surfside Redningsstation i S. 84½° Ø., og fra Brandt Point Fyr i S. 61¼° Ø.; Bass Rip North End Spiritønde Nr. 2, fra Sankaty Head Fyr i N. 12° Ø., og fra Nantucket (Great Point) Fyr i S. 76½° Ø. Old Man Shoal er tiltaget SV. efter, og Spiritønde Nr. 1 ligger nu i 6, m Vand paa dens SV.-Ende.

1102. Vrag atter afmærket. New York Lower Bay. Resterne af Vraget af Damperen »Daghestan«, der ligger fra Navesink Fyr i N. 507° Ø., og fra Rømer Shoal Fyr i S. 64° Ø., er atter afmærket med to hvide Spiritønder, der ligger ¼ Kbl N. 24½° og S. 24½° V. fra hinanden paa begge Sider af Vraget, over hvilket der er 12 m Vand. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 401. Kjøbenhavn 1910.)

1103. Fyr flyttet. Horseshoe Range West Group. Delaware River. Horseshoe Range West Group Upper forreste Ledefyr er flyttet 3 m tilbage i Fyrinien. Flammens Højde: 12 m. Det vises nu fra et rødt, firkantet, pyramideformet Trætaarn med sort Lanterne. I øvrigt er Fyret uforandret. 39° 53' 1" N. Br. 75° 12' 12" V. Lgd.

1104. Forandring i Afmærkning. Delaware River. Liston Range Spiritønde 5 L er ombyttet med en Stumpønde. Baker Range Spiritønde 2 B er ombyttet med en Spidstønde, Reedy Island Range Spiritønde 2 R og 4 R er ombyttet med Spidstønder. New Castle Range, Spiritønde 4 N og 6 N er ombyttet med Spidstønder. Cherry Island Range Spiritønde 3 C er ombyttet med en Stumpønde. Cherry Island Range Spiritønde 4 C er ombyttet med en Spidstønde. Cherry Island Range Spiritønde 5 C er ombyttet med en Stumpønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1989. Kjøbenhavn 1909.)

1105. Tønde udlagt. Cherryfield Point. St. Marys River. Potomac River. Virginia. En rød og sort vandret stribet Spiritønde er i 4 m Vand udlagt paa Grunden, som strækker sig ud fra Cherryfield Point, fra Windwill Point i S. 10° V. og fra Kitts Point i N. 64° V.

1106. Hindring borttaget. Howell Point NØ. Chesapeake Bay. De sammen-

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaaer Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1063. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Svane-Grund. Katte-gat. Fra den 8de til den 13de August og fra den 5te til den 9de September 1910, begge Dage inklusive, afholdes Nat-Skydeøvelser i Farvandet omkring Svane-Grund. Skydepladsen begrænses mod N. af en Linie i Ø.—V. gennem Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Svane-Grund NNW.-Side, mod Ø. af en Linie i N.—S. gennem Vageren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø.-Side, mod S. af en Linie i Ø.—V. gennem Endelave N.-Pynt, mod V. af en Linie fra Endelave N.-Pynt til Vageren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW.-Spids. Naar der skydes, belyses den paagældende Plads med elektriske Søgelys.

Skiibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Den sidstnævnte Skydning kan eventuelt være afsluttet allerede den 6te September.

1064. Nat-Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Kørrebekksmindde-Bugt. Smaalands-Farvandet. Fra den 9de til den 17de August 1910, begge Dage inklusive, vil der blive afholdt Nat-Skydning i Kørrebekksmindde-Bugt. Skydepladsen begrænses mod N. af Sjælalands Kyst, mod V. af en Linie i N.—S. gennem Vageren paa Kirkegrund, mod S. af en Linie i V. fra Knudshoved V.-Pynt, mod Ø. af en Linie i N. fra Knudshoved V.-Pynt.

Naar Skydning finder Sted, vil Skydepladsen være belyst med elektriske Søgelys.

Skiibe og Fartøjer advares mod paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

Skydningen kan eventuelt være afsluttet allerede den 12de August.

1065. Is ved Island. Telegram fra Isafjærd: Den 19de Maj observeredes spredt Drivis fra Kap-Nord 20 Sm N. og Ø. efter.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1066. Sømineøvelser. Karlskrona. Sverrig. Fra 19de Maj til 30te September 1910 afholdes Sømineøvelser ved det S.-lige og Ø.-lige Indløb til Karlskrona. Anvisninger fra Lodsstartøj eller Patronilleartøj skal ubetinget følges.

1067. Skydeøvelser. Stockholm Skærgaard. I 1910 afholdes Skydeøvelser fra Vaxholm og Frederiksborg Fæstning. Stedet, hvortil der skydes, afmærkes med to røde Balloner eller to røde Lanterner lodret for hinanden. Naar der skydes over Trälhafvet og V. Saxarfjærden hejses et rødt Flag eller to grønne Lanterner lodret for hinanden paa Tristeron. Ved Skydepladsen er udsat Poster. Anvisninger skal udbetinget følges.

1068. Vrag afmærket. Kullbodaviken. Øregrund Skærgaard. Et Vrag ligger sunket i Kullbodaviken. En grøn Vragpræk er udsat Ø. for Vraget. 60° 20' 30" N. Br. 18° 28' 50" Ø. Lgd.

1069. Afmærkning forandret. Gafle. Bottniske Bugt. I det N.-lige Farvand fra Ytterrisikan til Gafle er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 115. Kjøbenhavn 1910.)

1070. Afmærkning forandret. Ønsskjoldgrund. Lungø Sund. Bottniske Bugt. Ved Ønsskjoldgrund er Afmærkningen nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 116. Kjøbenhavn 1910.)

1071. Afmærkning forandret. Domsjofjærden. Ønsskjoldsvik. Bottniske Bugt. I Domsjofjærden er Prikkeme nu udsatte. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 117. Kjøbenhavn 1910.)

1072. Fyrskibe udlagt. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibene »Storkallegrund« og »Sulhan« er atter udlagt.

1073. Grund afmærkes. Stednaja. Finske Bugt. Rusland. Ved Søfarens Aalning 1910 udlægges en hvid Vager ved N.-Siden af Strednaja Banken og en Lystønde ved Bankens S.-Side. (Kort Nr. 155.)

1074. Afmærkningen. Nekmansgrund. Finske Bugt. I 1910 udlægges en hvid og rød Vager ved Ø.-Siden af 1/2 m Grunden Nekmansgrund. (Kort Nr. 205.)

1075. Afmærkning. Lunda Buktten. Finske Bugt. Ved Indløbet til Lunda Buktten er i 10 m Vand udsat en hvid Stage med sort, nedadvendt Kost, og i 13 m Vand en sort og hvid Stage med en sort, nedadvendt Kost over en sort, opadvendt Kost. (Kort Nr. 155.)

1076. Fyrskibet »Lihaa« midlertidig ombyttet. Ifølge Meddelelser fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Lihaa« midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib.

1077. Fyrskibet »Bulke« midlertidig ombyttet. Fyr midlertidig slukket. Bulke. Kieler Fjord. Tyskland. Fyrskibet »Bulke« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet »Reserve Ostsee«. Fyr og Taagsignaler er uforandret.

1078. Tønde udlagt. Taksen Sand. Als Ø.-Kyst. Den hvide Baekelønde Ø. for det fremspringende Hjørne af Taksen Sand er nu udlagt. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160. Danske Lods. Side 382. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 933. Kjøbenhavn 1910.)

1079. Skydeøvelser. Holst-Flak. Als N. Fra Begyndelsen af Juni til Midten af Juli 1910 afholdes de sædvanlige Skydeøvelser ved Holst-Flak. Skibet, hvortil der skydes, fører rød Stander eller en rød Lanterne paa Fortoppen og viser elektriske Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

II. Kattegat og Skagerrak.

1080. Grunde fundet. Bohus Kyst. Sverrig. Ved Bohus Kyst er fundet en 2_a m Grund S. for Svartsfærden, paa 58° 49' 17" N. Br. 11° 8' 17" Ø. Lgd., og en 2_a m Grund S. for Qvarnskær, paa 58° 43' 48" N. Br. 11° 9' 48" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1081. Skarve Fyrlampe nedlagt. Norge. Skarve Fyrlampe er nedlagt. (Kort Nr. 179.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 942. Kjøbenhavn 1910.)

1082. Fyrlampe forandret. Rosmundholmen. Mægster. I Rosmundholmen Fyrlampe er den grønne Vinkel mod V. udvidet gennem N. til N. 33° Ø., netop fri Ø. om Uetøskjæret, rødt Lys herfra til N. 40° Ø., som tidligere. I øvrigt uforandret. Den hvide Vinkel Lys N. 63° V. til N. 61° V. mellem Dreveskjæret og Søiskjæret er altsaa borttaget.

1083. Skydeøvelser. Helgoland. Tyskland. I den sidste Halvdel af Juli 1910 afholdes Skydeøvelser ved Helgoland. Skibet, hvortil der skydes, fører rød Stander eller en rød Lanterne paa Fortoppen og viser elektriske Lys. Man skal holde sig borte fra Skydelinien.

1084. Fyrskibet »Krautsand« ombyttet med Lystønde. Elben. Omtrunt den 14de Maj 1910 ombyttes Fyrskibet »Krautsand« permanent med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formkælder hver 10 Sek., Lys 7 1/2 Sek., Mørke 2 1/2 Sek. 53° 42' 34" N. Br. 9° 29' 39" Ø. Lgd.

1085. Ledelyr atter tændt. Ahne. Eckwarderhorn. Inneviade. Ledelyret for Ahne ved Bekwarderhorn er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 659. Kjøbenhavn 1910.)

1086. Baaker til Opmaalning. Borkum Riffgrund. I Sommeren 1910 udlægges til Brug ved Opmaalning forskellige store Tønder i Linien mellem Fyrskibene »Borkumriff« og »Norderney« samt paa Borkum Riffgrund. De er Skibsarten hvelkommende.

1087. Mindre Dynde. Ranzelgat. Ems. I Nærheden af Binnem Ranzelgat Fyrbæke, i Kampen Fyrs faste Lysvinkel tæt ved Tønde W 11, er fundet et Sted med 6_a m Vand. 53° 29' 41" N. Br. 6° 49' 30" Ø. Lgd.

1088. Skydeøvelser. Ems. Holland. Fra 24de Maj til 22de Juni 1910 afholdes Skydeøvelser i Ems. Ranselgat og Hubertgat er aahne for Sejladsen. Wester Ems, Riffgat og Øster Ems er spærret naar der skydes.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1089. Ledelyr. Port en Bessin. Frankrig. Ledelyrene i Indløbet til Port en Bessin er overet i S. 24° Ø. Forfyrret: 49° 21' 1" N. Br. 0° 45' 32" V. Lgd.

1090. Fortøjenøder midlertidig indtaget. Dover. England. I Admiralty Harbour er Fortøjenøder Nr. 24 og 25, der har henholdsvis 540 m N. 20° V., og 570 m N. 11° V. fra Fyret paa Prince of Wales Pier, midlertidig indtaget.

1091. Tønder til Skydning fyret, midlertidigt Tønde udlagt. Splithaad. De to Tønder til Brug ved Skydning, som har 16 Kbl N. 1° V. fra Fyrskibet »Nab«, og fyret S. efter og ligger nu 4 1/2 Kbl N. 86° V. fra Dean Tail Tønde, og i N. 5° V. fra Fyrskibet »Nab«, som ligger paa 50° 42" N. Br. 0° 59" V. Lgd. En sort Spindstønde med Stage og Bar er midlertidig udlagt paa 4_a m Pladen V. for Hounsd Rocks, 5 1/2 Sm N. 70° Ø. fra Fyrskibet »Nab«.

1092. Grund fundet. Sandown Bay. Isle of Wight. England S.-Kyst. En Grund med 8_a m Vand er fundet i Sandown Bay, 11 Kbl S. 37° Ø. fra Sandown Kirke, og i S. 47° V. fra Culver Cliff. 50° 38" N. Br. 1° 8" V. Lgd. Stedet vil blive undersøgt.

1093. Fyrbaad midlertidig ombyttet med Lystønde. Løne Deep. Morecambe Bay. Omtrunt den 25de Maj 1910 ombyttes Fyrbaaden i Løne Deep midlertidig med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Ek-Blink hver 10 Sek. Tønden er forsynet med Klokke. 53° 56" N. Br. 3° 8' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2261. Kjøbenhavn 1909.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1094. Klippe fundet. Ile de Sein. Frankrig. En 2_a m Klippe er fundet paa Ø.-Siden af Indløbet til Chenaal d'Ézandit, 1_a Kbl Ø. for Cornoe an Arbraden, fra

bojede Pæle, som laa NØ. for Howell Point, er borttaget og Afmærkningen indtaget. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 818. Kjøbenhavn 1910.)

1107. Tønde inddraget. Charleston Harbor. South Carolina. Outer North Side Tønde Nr. 2 i Indløbet til Charleston Harbor er inddraget. 32° 43' 0" N. Br. 79° 47' 56" V. Lgd.

1108. Tønder flyttet. Swan Creek. Chesapeake Bay. Entrance Stumpstønde Nr. 1 i Swan Creek er flyttet $\frac{1}{16}$ Sm og ligger nu fra Love Point Fyr i N. 4¼° Ø. og fra Seven Foot Knoll Fyr i S. 60¼° Ø.

Turning Spiritønde Nr. 3 er flyttet $\frac{1}{16}$ Sm og ligger nu fra Love Point Fyr i N. 33° Ø. og fra Baltimore Fyr i N. 73¼° Ø.

1109. Grund rapporteret. Florida Ø-Kyst. Damperen »Maude« har rapporteret en Grund med 5½ m Vand paa c. 27° 31' N. Br. 80° 6' V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1110. Fyr atter tændt. Gulfport Channel. Mississippi Sound. Mississippi Forenede Stater i Nord-Amerika. Gulfport Channel Fyr Nr. 2, som blev ødelagt i Orkanen den 20de September 1909, er atter tændt. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2476. Kjøbenhavn 1909.)

1111. Fyrbaake forandret Farve. Choctaw Pass Channel. Mobile Bay. Alabama. Fyrbaaken til Choctaw Pass Channel bageste Ledelyr er nu hvid. 30° 39' 40" N. Br. 88° 1' 8" V. Lgd.

1112. Fyr atter tændt. Gulfport Channel. Mississippi Sound. Mississippi Gulfport Channel Fyr Nr. 6 og 8, som blev ødelagte i Orkanen den 20de September 1909, er atter tændt. Fyrbaakerne staa nu paa ni jernklædte Pæle. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2476. Kjøbenhavn 1909.)

1113. Tønder forandret Farve. Cartagena Harbour. Colombia. Tønderne i Boca Chica og ved Grundene i Cartagena Harbour er nu alle røde. Stagerne paa Stumpstønderne om Bagbord for Indgaaende er borttaget.

1114. Fyr forandret. Port of Spain. Trinidad. Det hvide Fyr med Formørkelser paa Yderenden af St. Vincent Jetty i Port of Spain er forandret til et hvidt og rødt vekstende Fyr med Formørkelser hver 15 Sek., hvidt Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., rødt Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Synsviddelen: 8 Sm. Linseapparat af 5te Orden. I øvrigt er Fyret uforandret. 10° 38' N. Br. 61° 31' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Havn og Azovske Hav.

1115. Fyr forandret. Malaga. Spanien. Det grønne Fyr paa Hovedet af den indre V.-Mole i Malaga Havn er forandret til et rødt Fyr. 36° 42' N. Br. 4° 24' V. Lgd.

1116. Forandring i Belysning. Port de Monaco. Monaco. I Port de Monaco er den røde Lystønde, der viser grønt, fast Lys, uden for Arbejderne paa N.-Molen, inddraget, og et grønt, fast Fyr tændt paa Molens Hoved. Flammens Højde: 10 m. Graa Fyrbaake. 43° 44' 9" N. Br. 7° 25' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 522. Kjøbenhavn 1910.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

1117. Midlertidige Tønder inddraget. The Sandheads. River Hugli. Bay of Bengal. Tønderne til Brug ved Opmaalning, som midlertidig var udlagt i Hugli mellem Eastern Channel og Eagle Sand, er inddraget. (Se »Efterretninger for Sofarende« Nr. 2711. Kjøbenhavn 1909.)

Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Spezzia 24./5. — Nawa, Dahl, afg. Tyne 19./5. til Archangel.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Hull 24./5. til Olenso. — Nordsøen, Gram, ank. Cotte 23./5. — Nexos, Basse, pass. Hanstholm 24./5. for Libau. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 19./5. til Denia. — Fylla, Christensen, afg. Preston 24./5. til Llanelly. — Gerda, Iversen, pass. Hirtshals 24./5. for Skutskär. — Hebe, Gregersen, ank. Riga 23./5. — Inger, Larsen, pass. Eastbourne 23./5. for Hamburg. — Johanne, Thøgersen, ank. Bathurst 24./5. — Laura, Pedersen, ank. Wirk 24./4. — Cito, Jepsen, ank. Cartagena 21./5. — Napoli, Brinch, pass. Helsingør 22./5. for Liverpool. — Bodil, Uldall, afg. Garston 24./5. til Wiborg. — Norma, Schiff, pass. Helsingør 22./5. for Cork. — Alfa, Lauritsen, ank. Haderslev 23./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Calais 21./5. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 21./5. — Carl Heckscher, Starck, afg. Carloforte 23./5. — Dania, Lindberg, ank. Kristiania 24./5. — Normanna, Eriksen, ank. New York 16./5. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 12./5. — Canadia, Jespersen, afg. Rio de Janeiro 15./5. — Livonia, Jørgensen, ank. Burntisland 24./5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Clarendville 23./5. — Patricia, Larsen, ank. Boston 22./5. — Gratia, Sørensen, afg. Marseille 21./5. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./5.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Hull 19./5. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 24./5. — Caledonia, Hansen, afg. Malaga 20./5. — Sarmatia, Pedersen, ank. Cardiff 15./5. — Konia, Rasmussen, ank. Dunkerque 23./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Sundsvall 24./5. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Carbonia, Mathiasen, ank. Terneuzen 22./5. — Estonia, Winckler, afg. Halifax 24./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Rotterdam 20./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Caen 19./5. — Secalia, Jensen, afg. Santiago 18./5. — Frumentia, Andersen, afg. Laguna del Carmen 19./5. — Boscia, Skovgaard, afg. Parrsboro 21./5.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 23./5.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Kronstadt 18./5. — Eklipatika, Henningsen, ank. Rouen 22./5. — Kronprin-

sesse Louise, Petersen, afg. Petersborg 22./5. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 23./5.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Koivusaari 24./5. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Rotterdam 21./5. — England, Andersen, ank. Windau 23./5. — Holland, Poulsen, ank. Swansea 24./5. — Rusland, Madsen, ank. Grimsby 22./5.

Europa. Europa, Hansen, afg. Zaandam 24./5. — Frankrig, Friis, pass. Reden 24./5. for Rouen. — Tyskland, Danstrup, afg. Archangel 20./5. — Belgien, Nielsen, ank. London 22./5.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Gabe, ank. Göteborg 19./5. — Tranquebar, van Deurs, afg. Vladivostok 12./5. til Singapore. — Siam, Cortsen, afg. Suez 24./5. til Sabang. — Cathay, Kruuse, afg. Galle 20./5. til Suez. — Samui, Licht, pass. Quessant 22./5. for Port Said. — Bandon, Thomsen, pass. Aden 15./5. for Galle. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Penang 22./5. til Soesoe. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 18./5. til Suez. — Panama, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 22./5.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 20./5. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Kitts 23./5. til Demerara. — St. Croix, Jensen, afg. London 23./5. til Rotterdam.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Norrköping 24./5. — Martha, Christensen, ank. Rouen 19./5. — Elna, Rathje, ank. Archangel 24./5. — Therese, Petersen, afg. Palermo 14./5. — Simone, Møller, afg. Hernösand 20./5. — Jeanne, Løffler, ank. Howden Dock 21./5. — Vera, Risø, ank. Archangel 19./5. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 25./5. — Anine, Leth, afg. Middelsbro 13./5.

Svensden & Christensen. T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Rouen 25./5. — N. G. Petersen, Hansen, ank. Wiborg 23./5. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 19./5. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 23./5. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Jacobsstad 20./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Grangemouth 24./5. — Ajax, Brøsen, ank. Nakskov 25./5. — G. Kock, Jørgensen, ank. Windau 23./5. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Sundsvall 25./5.

Term. Sara, Jensen, pass. Dragør 23./5. — Helene, Sørensen, ank. Newcastle 24./5. — Agneta, Sonnichsen, afg. Leith

1118. Ledefyr flyttet. **Syriam Point.** **Rangoon River.** **Birma.** Syriam Point Fortlyr er flyttet $1\frac{1}{2}$ Kbl N. 24° V. hen og staar nu $1\frac{1}{4}$ Kbl S. 130° Ø. fra Yderenden af Oil Pier. Flaammens Højde: 12 m. 160 $45\frac{1}{2}$ N. Br. 96° $13\frac{1}{2}$ Ø. Lgd. Bagfyret staar nu $1\frac{1}{2}$ Kbl S. 73° Ø. fra Fortlyret. Flaammens Højde: 18 m. Begge Fyr er hvide, faste Fyr. Holdt overet i S. 79° Ø. leder de over N.-Enden af Hastings Shoal.

1119. Atmærkning forandret. **Hastings Shoal.** **Rangoon River.** Ved Hastings Shoal er Upper Munkey Point sorte Tønde, som laa $2\frac{1}{2}$ Kbl S. 100° Ø. fra Monkey Point Vandstandsmaalér, og Upper Hastings røde Tønde, som laa $3\frac{1}{4}$ Kbl S. 2° Ø. fra Monkey Point Vandstandsmaalér, inddraget.

Lower Hastings røde Tønde er nu sort. Den er flyttet $21\frac{1}{2}$ m S. 190° Ø. hen og ligger nu $8\frac{1}{2}$ Kbl S. 46° Ø. fra Monkey Point Vandstandsmaalér. Tønden viser et hvidt, fast Lys.

Væglønden paa den N.-lige Del af Hastings Shoal viser grønt, fast Lys. Monkey Point: 160 46° N. Br. 96° $11\frac{1}{2}$ Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1120. Fyrskib flyttet. **Taku.** **Pei Ho.** **Gulf of Pe Chih.** **China.** Taku Fyrskib er flyttet c. $2\frac{1}{2}$ Sm N. 180° Ø. hen, og ligger nu paa 380 57° N. Br. 117° 52° Ø. Lgd.

1121. Taagsignal oprettet. **Imboe Zaki Fyr.** **Honshu Ø.-Kyst.** **Japan.** Ved Imboe Zaki Fyr gives nu Taagsignal med Sirene, der hver $3\frac{1}{2}$ Sek. giver Et-Stød af 5 Sek. Varighed. 350 42° 13° N. Br. 140° 52° 22° Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1122. Karantænebestemmelser. Italien. — Isheja (Yemen) er erklæret smittet af Byldepest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Bogs Nr. **233** Japan: Japan. Taiwan East Coast. Plan in Hoisho To and Antan Su. Februar 1910.

Andreasen, ank. Trequier 24./5. — Zampa, Petersen, ank. Helsingfors 24./5. — Hans Emil, Carlsen, ank. St. Johns (N. F.) 23./5. — Brødrene, Jørgensen, ank. Aalborg 24./5. — Ebenzer, Rasmussen, ank. London 24./5. — Ellen, Andersen, ank. Malmø 24./5. — Sophie, Mikkelsen, ank. Leith 24./5. — Esther, Petersen, ank. Karlskrona 24./5. — Fulvia, Petersen, ank. Stettin 24./5. — Christian, Jørgensen, ank. Eu 24./5. — Ruth, Falentin, ank. Langesund 24./5. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Gustafsberg 24./5. — Pampa, Jensen, ank. Falkenberg 25./5. — Urania, Rubak, ank. Luleå 25./5. — Pallesen, Jensen, ank. Frederikshavn 25./5.

Ære. Kathinka, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 21./5. — Hamlet, Rasmussen, ank. Cadiz 22./5. — Vigilant, Jacobsen, ank. Cadiz 22./5. — Hertha, Krull, ank. Shurness 21./5. — Freya, Petersen, ank. Karlskrona 23./5. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 22./5. — Th. Lohse, Boye, ank. Wells Norfolk 23./5. — Johanne, Østermann, ank. Cadiz 22./5. — Argus, Jensen, ank. St. Valery sur Somme 23./5. — Vera, Clausen, ank. Koldby Kaas 23./5. — Ingolf, Ohlsen, ank. Nakskov 24./5. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Barth 24./5. — Phönix, Rasmussen, ank. Peterhead 24./5. — Arietis, Andersen, ank. Stettin 24./5. — Juliana, Christensen, er ank. til Cadiz. — Svalen, Rosenbeck, ank. Cadiz 24./5. — Marie, Østermann, ank. Hammerhavn 25./5. — Lauritz, Folmer, ank. Danzig 24./5. — Ophelia, Clausen, ank. Libau 25./5. — Genius, Bastrup, ank. Scarbro 24./5. — Mariana, Andersen, ank. Aalborg 25./5. — Freden, er $11\frac{1}{2}$ prajet paa 45° N. Br., 39° V. Lgd. nordvestgaaende. — Caroline Kock, pass. Prawle Point 25./5. for Hamburg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 27. Maj 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — En Omsejling af Kap Horn. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

A|s NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24,³
Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling. Telf. 8946.

24./5. — Hermia, Hansen, ank. Ghent 22./5. — Alice, Schultz, ank. Wear 24./5. — Sjælland, Dam, pass. Holtenau 23./5.

Frem. Austa, Bagger, afg. Boness 18./5. til Gibraltar. — Vera, Thing, ank. Methil 24./5. — Freja, Nielsen, afg. Seaham 24./5. til Faaborg.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 23./5. — London, Bom, ank. Salombal 23./5. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 19./5. — Bryssel, Kaas, ank. Bordeaux 22./5.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 14./5. — Wien, ank. Rusfisque 18./5. — Roma, v. Thun, ank. Dakar 8./5.

Danmark. Hamlet, Jørgensen, ank. Grimsby 20./5. — Helge, Pii, afg. Hull 22./5. — Rolf, Reese, afg. Rotterdam 20./5. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Newcastle 19./5. til Kronstadt.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. Reykjavik 22./5. til Østl. — Mjølneur, Clausen, afg. Leith 22./5. til Færøerne og Island. — Sterling, Nielsen, afg. Reykjavik 23./5. direkte til Kjøbenhavn. — Ingolf, Schiøtz, ank. Bergen 25./5.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Råfsö 19./5.

Sejlskibe.

Ronne. Hans Peter, Holm, ank. Nykjøbing F. 17./5. — Neptun, Kjoller, ank. Kjøbenhavn 18./5. — Bølgén, Vesth, ank. Kalmar 20./5. — Argus, Holm, ank. Kalmar 21./5. — Ane Cathrine, Jensen, ank. Kalmar 22./5.

Svendborg. Delos, Andersen, ank. Reykjavik 18./5. — Agnes, Andreasen, ank. Stettin 16./5. — Martin Nissen, Petersen, ank. Qouarnez 18./5. — Vesta, Poulsen, ank. London 18./5. — Karl Mørk, Mortensen, ank. Isafjord 19./5. — Frejr, Brandt, ank. Middlesbro 19./5. — Cimbria, Marcussen, ank. Archangel 17./5. — Venus, Larsen, ank. Ørebak 20./5. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Charlestown (C.) 21./5. — Meta, Møller, ank. Piteå 20./5. — Magnet, Gommesen, ank. Råfsö 21./5. — Confidence, Mikaelen, ank. Petersborg 21./5. — Primula, Carlsen, ank. Brest 21./5. — Fyn, Mouritzen, ank. Fowey 22./5. — Iris, Hansen, ank. Lorient 22./5. — Katrine, Hansen, ank. St. Valery en Caux 23./5. — Martin, Wilde, ank. London 23./5. — Capella, Hansen, ank. Landskrona 23./5. — Norden,

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsiirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</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 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 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 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 Fyrilinier. 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 Løfteævn. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsaftgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
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 1/2 Fod.	Bolværks-penge: Forhver 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 Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 F d lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til O, lægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingssplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Layet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhallerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingssplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads, 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. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er frifor Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	Ballastafgift: til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Brede er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', 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 Dybtgaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ 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. Lodsens 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 besørgeres af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik. Skibsbyggeri, Køhalingssplads.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 à 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Køhalingssplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper ufor-neden. 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 Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 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.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 1 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges af 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.
Præstø.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-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. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning sørges af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølehalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanspor 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 22 Fod. Bolværks højden 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 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanspor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Kjøbenhavns Børskurs d. 26. Maj 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	92	92	92 1/4
Danmark		43	48
Norden		80 1/4	81 1/4
København	8 1/2 - 8	8 1/4	8 1/2
Carl	68 1/2 - 8 1/4	68 1/2	69
Dannebrog		73 1/4	98
Skjold		43 1/4	43 1/2
Urania		—	—
Union	7 1/4 - 8 1/4	7 1/4	8
Dampsk. af 1896		—	—
Højmdal		—	—
Østasiatiske	156 - 155 1/4	155 1/4	156
Østersøen		3	5
Nordsøen		2	9
Gorm		68	70
Torm		60	67
Inga		3 1/2	7
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		51	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	36	35 1/4	36
Dampskibs Obligationer.			
4 1/2 % foren. Dampsk. af 88		102	107
4 1/2 % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Krediforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 1/2 % uops. Stats.		93 1/2	95 1/2
3 1/2 % Husejer Kreditk.		85 1/2	86 1/2
3 1/2 % Kbhvns Kreditf.		90	92
4 % — — 2. Serie.		94	95
4 % — — 1.		96 1/4	98 1/4
3 1/2 % Østift. Kreditf.	6.	88 1/2	88 3/4
4 % — — 7.		85 1/2	85 3/4
3 1/2 % Landkreditk.	3.	93	95
4 % Østift. Kreditf.	9.	93 1/4	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152	152	153
Privatbank	103 - 102 3/4	102 3/4	103
Landmandsbank	132 3/4 - 133	132 3/4	133
Handelsbank	134 1/2	134 1/4	134 1/2
Grundejerbank		22 1/4	23
Burm. & Wain	: 88	88	88 1/4
Helsingørs Jærnsk.		87	88 1/2
Sukkerfabr.	278 3/4 - 1/4	278 1/2	278 3/4
Bryggeri Aktier	166 1/2 - 3/4	166 1/2	166 3/4

Vekselkurser d. 25. Maj 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.25	18.21
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.75	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 25. Maj 1910.

Russiske Noter	216.75
4 % Russiske Consols	92.30
3 1/2 % — Boden Kredit	89.40
5 % Mexikanske 1899	100.80
5 % Rumænske Stats	102.50
4 % — — 1890	94.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 28,000, „Norden“ 6,000, „København“ 22,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 2,000, „Union“ 26,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 60,000, „Østasiatisk“ 174,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 6, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsproviantsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Grundlagt 1799. • Telefon H 1027. • Udvidet 1877.

Lord Kelvins originale **Kompasser** komplet, sidste Model.

Kompasser af eget Fabrikat komplet efter Lord Kelvins Princip.

Alm. Kompasser Motorfartøjskompasser Baadskompasser m. m.

E. S. Ritchie & Sons originale Spritkompasser o. a.

Reparationer udføres.

Devlationsundersøgelser af Komp. om Bord i Jern- og Dampsk. samt Motorfart. udf.



Loddemaskiner af forskellige Modeller.

Azimut- og Pejlinstrumenter efter forskellige Modeller.

Walkers originale Lodde- og Loggemaskiner, Harpoon A I og Cherub Mark II, Neptun Log.

Sekstanter og Oktanter **Barometre** enk. og dobb. Kikkerter m. m. **Reparationer** udføres.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreokvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant * * * anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn.

Telefon 9283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1910.

Forliste Søfolks Hjemsendelse. Indenrigsministeriet har sendt følgende Cirkulære til samtlige Amtmænd:

Medens det ved § 64 i Fattigloven af 9. April 1891 er fastsat, at her i Landet hjemmehørende Søfolk, der forliser paa dansk Kyst, kan erholde fri Hjemrejse (eventuelt for Statskassens Regning) uden Fattighjælps Virkning, er der ved Sølovens § 98 kun hjemlet danske Søfolk, der forliser med dansk Skib i Udlandet, Ret til Hjemsendelse for Statskassens Regning til nærmeste indenlandske Havn, saaledes at Hjælp, der eventuelt maatte ydes de paagældende til videre Rejse til deres Hjemsted, efter de hidtil gældende Regler vilde blive anset som Fattighjælp.

I Følge Finansloven for 1910—11 er der imidlertid nu ved en Bevilling paa Udenrigsministeriets Budget tilvejebragt Midler til af Statskassen at afholde Udgiften ved den videre Befordring til Hjemstedet af i Udlandet forliste danske Søfolk, der ankommer til en dansk Havn, uden at det paagældende Beløb regnes som Fattighjælp for Sømanden.

Til Vejledning ved Gennemførelsen af den herved trufne Ordning skal Indenrigsministeriet — efter forudgaaet Forhandling med Udenrigsministeriet — meddele til Efterretning for Borgmestrene i Søkøbstæder, at der, naar en dansk Sømand, hvis Skib er forlist, hjemsendes fra Udlandet ved et dansk Konsulats Foranstaltning, fremtidig af Konsulatet vil blive medgivet Sømanden en til Bestyrelsen for Fattigvæsenet (Købstadens Borgmester) stilet Skrivelse, affattet paa dansk, fransk eller engelsk. Denne Skrivelse vil da tjene vedkommende Sømand til Legitimation overfor den stedlige Fattigbestyrelse, naar han ved sin Ankomst til dansk Havn henvender sig til samme med Anmodning om fri Befordring til sit Hjemsted for offentlig Regning, men uden Fattighjælps Virkning. De kommunale Myndigheder anmodes om at drage Omsorg for, at Sømandens Hjemrejse finder Sted uden uforholdent Ophold og paa den efter Forholdene mest hensigtsmæssige Maade.

Købstadkommunernes Udgift til de paagældende Hjemsendelser vil blive erstattet af Statskassen efter Opgørelse, hvis Rigtighed maa attesteres af vedkommende Borgmester, og som af samme vil kunne indsendes direkte til Udenrigsministeriet, der træffer Foranstaltning til Erstatningsbeløbet Udbetaling. Erstatningen vil omfatte ogsaa Udgift til Natteløjs for vedkommende Sømand, saafremt dennes Hjemrejse efter Omstændighederne først kan iværksættes Dagen efter Ankomsten.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet indeholder de hollandske Handelsberetninger for 5. Maj følgende Meddelelse om:

Dok-, Kaj- og Lodspenge ved Suez (Port Ibrahim).

I Tarifen for ovennævnte Afgifter er der indført nogle Forandringer. De væsentligste Bestemmelser i den ny Tarif er følgende:

Dokpenge for Koffardiskibe andrager pr. Dag eller Dele af en Dag:

For Skibe paa	50 Tons eller mindre	£.E.	0,100
-	-	51—100 Tons	-
-	-	101—500 »	-
-	-	501—1000 »	-
-	-	1001—1500 »	-
-	-	1501—2000 »	-
-	-	2001—2500 »	-
-	-	2501—3000 »	-
-	-	3001—3500 »	-
-	-	3501—4000 »	-
-	-	4001 eller mere	-

Af Gods, som opløses paa Kajen paa Grund af Overlastning, enten direkte eller ved Hjælp af Lægtene, skal betales Kajaftgift paa 5 milliemers pr. Ton.

Betaling af Lodspenge er obligatorisk undtagen for Skibe paa og indtil 100 Tons og Krigsskibe, med mindre disse da benytter Lods.

Assistent i Landbrugsministeriet G. A. Arendrup er fra 1. Juni konstitueret som Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart.

En Udvandrerdamper i Fare. London, 29. Maj (Ritz. Bur.) Den russiske Damper »Lituanien« med 1,200 Emigranter om Bord er ankommet paa Tynen med Boven knust og anden Skade paa Skroget. Damperen havde været undervejs fra Libau over Kjøbenhavn til New York. Fredag Aften, da den paa Grund af tæt Taage gik med langsom Fart, stødte den paa et Skær inde under de høje Klipper paa Kysten af South Ronaldsbay. Ørkeyøerne. Blandt Emigranterne opstod der i første Øjeblik Panik. Lykkeligvis lettede Taagen, og man blev klar over Skaden. Maskinerne blev derefter slaaet »Bak« og Skibet gled atter af Skæret. Ved Hjælp af den traadløse Telegraf fik man Forbindelse med det engelske Krigsskib »Bellona« ved Invergordon og med Kjøbenhavn. De vandtætte Skodder holdt Vandet ude fra Hovedlastrummet, og »Lituanien« naaede saaledes uden videre Uheld Tynen.

Dansk Skibsfart paa Bremen. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har Konsulatet i Bremen indberettet følgende:

I Bremens Havne ankom af danske Skibe:

1904	84	med	58,606	Reg.Tons	deraf	32	med	22,955	Reg.Tons	tomme.
1905	97	-	67,331	—	—	26	-	20,579	—	—
1906	62	-	44,228	—	—	8	-	7,701	—	—
1907	79	-	56,167	—	—	23	-	14,111	—	—
1908	45	-	30,719	—	—	8	-	5,952	—	—
1909	30	-	20,850	—	—	4	-	205	—	—

Fra Bremens Havne sejlede af danske Skibe:

1904	87	med	58,550	Reg.Tons	deraf	20	med	17,038	Reg.Tons	tomme.
1905	98	-	66,166	—	—	39	-	28,574	—	—
1906	66	-	45,486	—	—	36	-	29,232	—	—
1907	78	-	54,456	—	—	35	-	33,706	—	—
1908	46	-	30,760	—	—	20	-	18,804	—	—
1909	30	-	18,236	—	—	11	-	8,754	—	—

Traadløs Telegrafi. Nogle interessante Forsøg er i den sidste Tid blevet udført i Rotterdam med Hensyn til Anvendelsen af traadløse Telegrafering i Havnepoliets Tjeneste. Hidtil har Signaleringsstjenesten paa Floden selvfølgelig været noget langsom, og med den Hensigt at iværksætte en Forbedring er en af Havnepoliets Baade nu blevet forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering. Paa den Maade er Baaden sat i stadig Forbindelse med Kysten, og hvis den møder et Skib, som behøver Assistance, eller hvis nogen Ulykke skulde hænde, kan den straks sætte sig i Forbindelse med Rotterdam og rekvirere Slæbebaad eller hvilken som helst anden Hjælp, som maatte behøves, skriver »Shipp. Gaz.« Skulde der om Natten opdages Flodrovtere, kan Politiet i Land straks faa Meddelelse derom og iværksætte det fornødne for at fange Tyvene. Det siges, at Forsøgene er faldet særdeles heldigt ud. Apparaterne er lette og nemme at behandle, og da den elektriske Strøm, som anvendes, er forholdsvis svag, er der ingen Grund til at frygte, at det

skal bringe Forstyrrelser i Telegrammerne ved de større traadløse Telegrafstationer eller til de store Dampere, som er forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering.

Traadløs Telegrafi. »Matin« meddeler om en god Idé, som skal være sat i Værk fra Observatoriet paa Eiffel-Taarnet i Paris fra den 23. Maj. Nøjagtig Kl. 12 Midnat vil der blive udsendt et traadløst Telegram fra Observatoriets Ur til alle Skibe paa Søen. Kaptajnerne paa de Skibe, der er forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering, vil derved kunne bestemme Standen for deres Søure.

Søulykke. En engelsk Damper »Skerryvore« paa 2,200 Netto Reg.-Tons, som var paa Vej fra Villaricos til Rotterdam, er d. 23. ds. blevet paasejlet i Kanalen af en tysk firemastet Bark »I. C. Vinnen«. Af »Skerryvore«s Besætning druknede i Følge »Shipp. Gaz.« 20 Mand, medens kun én Mand blev fisket op i yderst medtaget Tilstand. Barken, der faa Dage forinden, var afgaaet fra Hamburg paa Rejse til Santa Rosalia med en Ladning Kul og Kokes, var et Skib paa 2,986 Netto Reg.-Tons. Den led betydeligt Havari ved Kollisionen og blev bugseret ind til Cowes Red. Barkens Fører beretter, at Damperen krydsede Sejlskibets Bov og blev ramt midtskibs, saaledes at den sank omtrent i samme Øjeblik.

Redningsbaade i Sejlskibe.

Fra en farende Sejlskibsfører har vi yderligere modtaget følgende:

Paa Forhaand være det sagt, at det ikke er min Mening at ville kritisere selve Tanken om en velindrettet Redningsbaad om Bord i Sejlskibene; men snarere at søge at faa opfindsomme Hoveder til at tage sig lidt af Sagen for om muligt at faa enten Baadens Indretning eller dens Anbringelse ændret saaledes, at Baadene enten blev lettere haandterlige eller lettere tilgængelige. Hensigten med Loven er vel næppe alene den at skille os af med det Hundrede Kroner, som Redningsbaadens Udrustning koster; først og fremmest er det vel Mening, at Baaden skal gøre Gavn for Pengene. Men dette har vi ikke opnaaet, thi at have en Baad, som vi i Virkeligheden kun kan magte i Magsvejr, det er omtrent det samme som ingen Baad at have. Tænker vi os yderligere den nærliggende Mulighed, at Rigningen kan være havareret, og Besætningen reduceret med blot en eller et Par Mand, saa kommer vi hurtigt til det Punkt, da Redningsbaaden er alt for tung og uhaandterlig og saaledes slet ikke svarer til sin Hensigt.

I mit sidste Indlæg om denne Sag, drager jeg nogen Sammenligning imellem engelsk Praksis og danske Fordringer til Redningsbaadens Udrustning, og den ærede Redaktion bemærker hertil, at man maa lade Board of Trade's Fordringer staa ved deres Værd, indtil der bliver ført uigendrivelige Beviser for, at de britiske Fordringer i Praksis er mindre strænge, end de er paa Papiret. Dette er i imidlertid meget let at bevise; thi det er noget enhver véd og daglig har for Øje, naar man er i en engelsk Havn eller er sammen med engelske Skibe. Jeg tør endogsaa paastaa, at der blandt de engelske Skonnerter ikke findes en af hver tyve, som overhovedet har Opdriftsmidler i sin Baad, langt mindre nogen af alle de andre Rekvisiter. Engelske Fiskedampere træffer vi under Island, ved Nordkap og forøvrigt overalt i Nordsøen, men der findes ikke en af hver ti, som har Opdriftsmidler

i sin Baad. Nu falder vel nok disse Skibe ind under, hvad der kaldes for »Home Trade«, men mon en Rejse, eksempelvis fra Glasgow til Hamburg, skulde være mindre farefuld end en Rejse ned i Østersøen; jeg tror de fleste vil paastaa det modsatte. Nu tør man vel nok gaa ud fra, at engelsk Lovgivning paa Søfartens Omraade ikke netop tager Sigte paa saadanne Smaafolk, som os; men nærmest er beregnet paa større Skibe i Langfart, og da Loven ikke netop kan skelne imellem det ene og det andet Skib, saa er det, at Engelskmanden tager sin gamle tilvante Praksis med i Betragtning og lempet sig lidt efter Forholdene.

Men hermed er vi nok ogsaa nær inde paa de Tanker, som almindelig gør sig gældende i vore Kredse, nemlig hvorvidt den Kommission, som i sin Tid forhandlede med Board of Trade om dette Emne, ogsaa har husket at fremholde, at vi kun er Smaafolk, og at den danske Sejlskibsflaade saavel som de Farvande, den befarer, meget godt kan jævnsættes med engelske Skibe i »Home Trade«.

I. F.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 93/1909, afsagt den 4. Marts 1910. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Durham«.

Den 21. Oktober 1909 grundstødte Dampskibet »Durham« af Sunderland paa Rejse fra St. Petersborg til Rotterdam med en Ladning, bestaaende af c. 1,500 Standard Planker, hvoraf c. en Tredjedel Dækslast, paa Hittarp Rev Nord for Helsingborg. Skibet, der er bygget af Staal og forsynet med dobbelt Bund, er et forholdsvis nyt Skib, der maaler 2,626 Brutto Reg.-Tons, det kom til at staa i Retningen NNW. $\frac{1}{4}$ V. paa en Grund, der bestod af Grus med enkelte mindre Sten. Dets Dybgaende var for Grundstødningen 19' 5" for og 20' 3" agter, og det kom til at staa paa Grunden 16' 6" for og 19' 6" agter. Vind og Strøm var sydlig; Vindstyrken mellem 2 og 4. Kl. c. 10 $\frac{1}{2}$ Fm. kom Bjergningsdamperen »Em. Z. Svitzer« fra Kjøbenhavn til Strandingsstedet, og Bjergningskontrakt blev afsluttet, saaledes at Bjergelønnen skulde bestemmes af den permanente Voldgiftskommission i Kjøbenhavn. Allerede forinden var Bugserbaadene »Bien« fra Helsingør og »Bjørn« fra Helsingborg kommen til Stede. Efter at Karantænelægen havde været om Bord og givet Skibet, der kom fra kolerasmittet Havn. Sundhedspas, paabegyndtes Forberedelserne til Bjergningen. »Bjørn« sendtes til Helsingborg efter en Pram, og »Bien« til Helsingør for at rekvirere Lægtene fra Kjøbenhavn til Losning af Dækslasten. Fra den svenske Kyst fik man Assistance af c. 60 Mand, der blev bragt om Bord i »Durham« for at assistere ved Losningen. Inden dennes Paabegyndelse søgte man at slæbe Skibet fri af Grunden, men det rørte sig ikke. I Løbet af Eftermiddagen lossedes en Del af Dækslasten over i Lægtene. Næste Formiddag kom Bugserbaaden »Alert« fra Helsingør til Stede for at assistere ved Slæbningen. Vandballasttankene, som man ikke havde turdet udpumpe, saa længe hele Dækslasten var paa Skibet, blev nu pumpet læns for c. 700 Tons Vandballast, og det lykkedes derpaa efter ganske kort Tids Slæbning ved Middagstid at faa Skibet flod. Det viste sig at have betydelig Slagside til Styrbord, og Tankene blev derfor paany fyldt. »Durham« kunde nu ved egen Maskine gaa ned gennem Sundet. Ud for Sletten ankrede Skibet op og blev underkastet Dykkerundersøgelse. Det viste sig, at det ingen nævneværdig Skade havde taget. De udlossede c. 108 Standard Planker blev atter taget om Bord, og Skibet fik af retslig udmeldte Mænd Sødygtighedsattest, hvorefter det fortsatte Rejsen.

Efter at den indgaaede Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar sig tilkendt Bjergerløn efter Rettens Skøn med Renter af det tilkendte Beløb, og Sagens Omkostninger.

Med Hensyn til de bjergede Værdier er der Enighed om, at Ladningen og Fragten har haft en Værdi af ialt 207,000 Kr. Hvad Skibet angaar, er dette ved en i Rotterdam paa de Indstævntes Foranledning optagen Taksationsforretning ansat til 175,000 Fl. eller 262,000 Kr. Citanterne henviser til, at Skibets Assurancesum var 250,000 £, og at den optagne Taksationsforretning, til hvilken de ikke var varslet, ikke er sket ved Mænd, udmeldt af Retten. De gør gældende, at Skibet har en betydelig større Værdi.

Citanterne ansætter Værdien af det ved Bjergningen medvirkende Materiel til over 400,000 Kr., de gør gældende, at Bjergningen har været forbunden med Fare, navnlig for Lægterne, og at en af disse under Arbejdet blev noget beskadiget.

Idet Retten efter det saaledes foreliggende ikke tør betragte Skibets Værdi som ganske nøjagtigt oplyst, maa Retten under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder det til en vis Grad udsatte Sted, hvorpaa Skibet stod, og paa den anden Side det forholdsvis lette Bjergningsarbejde finde en Bjergerløn af 25,000 Kr. at være passende, Sagens Omkostninger derunder indbefattet.

Smaa Sømærker.

Vi har modtaget følgende:

Blandt Navigatorer er der sikkert Enighed om, at Sejladsen gennem Kattegat er lettet ganske betydelig ved de udmærkede Gasbøjer, der er udlagt ved Store og Lille Middelgrund; thi i nogenlunde siglbart Vejr er de i Stand til at lyse vel ud over Grundene, de ligger ved, og da Lyset er let kendeligt, er de til god Vejledning for de mange Sejl- og Dampskibe, der paa Grund af ringe Fart paavirkes af Strøm og Vejrforhold saaledes, at de ret ofte kommer frem i en Retning, der afviger betydelig fra den, der efter Beregning svarer til den styrede Kurs.

At Gasbøjen paa Lille Middelgrund er placeret Øst for Grunden og saaledes, at den er til mindst mulig Vejledning for den store Trafik Skagen—Sundet, er tidligere omtalt i *Dansk Søfartstidende*, men uden at der endnu er taget Hensyn dertil. At Autoriteterne har Ret til at anbringe Sømærker hvor som helst, kan indrømmes; men er det nævnte Mærke udlagt for al advare Søfarende imod at komme Grunden for nær, da er det paafaldende at placere det saa langt — næsten 2 Sm. fra den vestligste Pulle, paa hvilken der kun er c. 20 Fod Vand, særlig da det er utænkeligt, at der opnaas nogensomhelst Fordel derved.

I Følge »Den danske Lods« bestaar Lille-Middelgrund af en Klipperyg, der i NØ.—SV. har en Udstrækning paa c. $1\frac{1}{3}$ Sm. med under 5 Favne Vand. I godt siglbart Vejr er Lyset paa Bøjen synligt langt uden for Grunden, men i Storm med Regn og Slud kommer dens Synskreds ofte ned til 1 Sm. eller derunder og i saadanne Tilfælde — de vigtigste — er Bøjen nærmest værdiløs paa dens nuværende Plads. De to farligste Puller med henholdsvis 18 og 20 Fod Vand ligger c. $\frac{1}{2}$ Sm. fra hinanden, og der kan ingen Tvivl være om, at den heldigste Plads for Gasbøjen vil være mellem disse.

For Trafikken er de nævnte Gasbøjer lige saa vigtige ved Dag som ved Nat, men desuagtet er deres Nytte meget forskellig, fordi de er saa smaa, at de vanskelig kan

findes om Dagen; de er vistnok de mindste Sømærker, der noget Steds er anbragt saa langt fra Land, og dette er beklageligt, dels fordi Skibsfarten maa undvære Vejledningen, og dels fordi de værdifulde Bøjer er udsat for Paa-sejling. At Bøjen paa Store-Middelgrund gentagne Gange har været slukket, beviser vist Rigtigheden heraf.

Naar man i stille Vejr passerer tæt forbi sidstnævnte Bøje, ser det ud, som om den kun er nogle Tommer over Vandet, og som om Lanternens Opstander var af en lignende Diameter; enhver kan deraf slutte sig til, hvor vanskeligt det maa være at finde disse Bøjer. Til Sammenligning dermed kan anføres Gas- og Klokkebøjer paa Humberfloden; de har Model som Baade, er c. 20 Fod lange, c. 4 Fod over Vandet og har dertil højt Stativ af Tremmeværk med Plads til Lanterne og Klokke.

Af Hensyn til de nævnte Gasbøjers Værdi og deres Vigtighed for Trafikken, burde de indrettes som automatiske Lydbøjer (Fløjte eller Klokke) for derved at forhindre Paa-sejling i Taage, selvfølgelig ogsaa til Vejledning for Skibsfarten. Klokke er vist mest hensigtsmæssig, fordi det er vanskeligt at skelne mellem Lyden fra Bøjer og Skibe.

Saa længe de anførte Grunde ikke var saa godt afmærket, tog Navigatorerne Hensyn dertil ved at styre godt fri af dem, hvorimod mange nu styrer ind mod dem i Haab om Lejlighed til at berigtige Bestikket; men de Førere, der venter at se Gasbøjer af almindelig Størrelse, kan komme galt af Sted, fordi der om Dagen ikke kan stoles paa, at de er synlige ud over Grundene.

P. Hedegaard,
Dampskibsfører.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Juni Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Vindforhold paa Oceanet. De vestlige Vinde mellem 40° og 60° N. Br. er atter tiltaget i Antal og Styrke; Vest for 40° V. Lgd. er de overvejende sydvestlige, Øst for 15° V. Lgd. er sydvestlige Vinde fremherskende Nord for 52° N. Br., men nordvestlige Syd for 48° N. Br. Disse nordvestlige Vinde gaar længere mod Syd gennem NNV. og N. over i Passaten. Navnlig ved Azorerne og S. og SV. for disse hersker der en Del Vindstille og svagere Vinde.

Juni er, hvad de store Damperruter til New York angaar, en af de roligste og mest tørre Maaneder i Aaret.

Kystvinde. Ved de engelske Kyser og i Biskaya Bugten er Vindene meget foranderlige, og Vindretninger mellem NØ. og Ø. forekommer hyppigt. Ved Portugals Kyst er Vinde mellem NV.—NØ. fremherskende. Ved Madeira og de Kanariske Øer optræder Passaten og paa den afrikanske Kyst SV. Monsunen allerede fra Liberia. Fra Kap Palmas til Togo forekommer i Juni ofte Tornados.

I St. Lawrence Bugten paa den amerikanske Side træffer man ofte længe vedvarende østlige Vinde, der bringer fugtigt og koldt Vejr. I Farvandene ved New Foundland og De forenede Staters Østkyst er Vinde mellem S. og SØ. med Taage hyppige. Ved Sydstaternes Kyst forekommer ofte Uvejr med NØ. Vinde; paa Bahama Øerne og ved Florida Vinde mellem NØ. og SØ. (Passat) og ved Meksikos Kyst Vinde mellem SSØ. og SØ.

Storme. Øst for New Foundlands Banken, hvor Vinden ogsaa paa denne Aarstid forholdsvis hyppigt naar en Styrke af 8, har man i Juni ikke over 6,5 pCt. Storme, medens der i Januar samme Steds forekommer 37,6 pCt. Størst Stormhyppighed har man i Juni i Bæltet fra 50° N. Br. 35° V. Lgd. langs Golfstrømmen til Bermudas

Øerne. Strækningen Syd for Linien: Lissabon—Azorerne—Florida Strædet er stormfri.

Taa gehyppigheden er i det hele tiltaget siden Maj, ikke blot ved New Foundlands Bankerne og under den amerikanske Kyst Nord for Golfstrømmen, hvor der over store Strækninger kan iagttages over 200 Taage-timer, men ogsaa ved Kanalgrundene (indtil 40 Timer). Syd for 40° N. Br. er Vejret, naar undtages den amerikanske Kyst Nord for Kap Hatteras saa godt som taagefrit; kun kan der under Portugals Kyst forekomme nogen Taage.

Drivisens Fremtrængen plejer at vedblive indtil Midten af Juni; fra det Tidspunkt gaar Isgrænsen tilbage mod NV. først langsomt, men fra Midten af Juli med større Hurtighed.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. Maj, at Bugten ved St. Lawrence meldtes isfri kort Tid efter at Maj-Kortet var udsendt. Belle Isle Strædet er derimod endnu ikke isfrit og kan først ventes at blive det i Løbet af Juni Maaned.

Fra Oceanet er der indløbet temmelig mange Meldinger om Is, dog er den trængt tilbage mod Øst indtil 48° V. Lgd. og naar imod Syd, hvor den er trængt længst frem paa 50° V. Lgd., ikke sydligere end til 42°, N. Br. Ved Østkysten af New Foundland optræder Isen i store Mængder.

Middelhavet. I den sydlige Del af det østlige Middelhav er lette. monsunagtige NV. Vinde fremherskende, der, hvad Retningen angaar, er meget stadige og bliver desto stadigere, jo længere man kommer mod Øst. Ogsaa i den vestlige Halvdel af Middelhavet, særlig ved Algiers Kyst, forekommer monsunagtige Vinde, som dog her blæser fra ØNØ. og altsaa paa en vis Maade danner Fortsættelsen af NØ. Passaten ind i denne Del af Middelhavet. Paa Strækningen fra Gibraltar til Genua og i hele det tyhrrenske Hav forekommer Vindstille nu hyppigere; hist og her overstiger de endog $\frac{1}{5}$ eller $\frac{1}{4}$ af alle lagtagelserne.

Storme er i Juni overordentlig sjældne, selv en Vindstyrke af 7 efter Beaufort's Skala iagttages kun en enkelt Gang med vestlige Vinde.

I den vestlige Halvdel af Middelhavet langs med den afrikanske Kyst indtil Kap Bon, forekommer hyppigst Forsætninger mod Øst, men Forsætninger mod Vest forekommer dog hist og her og undertiden i ikke ringe Grad. Fra Sicilien Øst efter indtil Port Said forekommer oftest sydlige og vestlige indtil nordvestlige Forsætninger.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uden nogen Bedring fra forrige Uge, saa at det vedvarende er vanskeligt at placere prompt Tonnage til Fragtrater, som giver Udsigt til Udbytte. Danmark har sine sædvanlige Laster af Cement, gl. Jern og Kalksten, men Kornlaster mangler. Tyskland har ganske enkelte Kornlaster til England. Botenhav og Finskebugten er yderst mat pr. straks samt med uforandret lave Noteringer pr. senere Lastning; Østnorge har atter skuffet Forventningerne om bedre Isfragter, ligesom der kun noteres ganske enkelte Træ- og Træmasselaster. Returfragter Vest fra er atter mattere med færre Kullaster til uforandrede Rater, og Behovet kan lige dækkes.

Hvad angaar de mindre Skibe er Udsigterne just ikke de aller bedste; Tyskland er saaledes lavere stemt næsten overalt; Königsberg slutter nu kun til 4 Mk., Danzig er ligeledes mattere og noterer forøvrigt ingen Kornlaster; Colberg har flere Havreladninger til 4 Mk. og til samme Rate er sluttet fra Rostock, som ligeledes er ret tilbageholden. Ogsaa Lübeck og Wismar er begge meget flove, og flere Skibe har maattet gaa ledig derfra; af Trælaster noterer Memel til Stralsund 19 Mk., Rendsborg 20 à 20 $\frac{1}{2}$ Mk., Kiel 19 à 20 Mk. Heller ikke de russiske Pladser er meget livlige, saaledes meddeler Libau, at det kun er sparsomt med Udbud af Rug- og Oljekageladninger, men den sædvanlige Rate, 12 Mk. pr. 2,000 Kilo, er dog hidtil blevet gennemført. Sydsverig er ogsaa kendelig flovere, da ikke saa faa Skibe i sidste Uge kom fragsøgende dertil, og der noteres næsten kun til Stettin 3 Mk., Hamburg 4 Mk. for Gadesten; ogsaa med Trælaster fra Sverige er det knappere. Norge er saa godt som blottet for Laster, end ikke Feldspath er at faa for Tiden. Danmark er som sædvanlig lige stille; Kjøbenhavn sluttede for Byg til Rostock 2 $\frac{1}{4}$ Mk., Salt til Rønne 10 Øre, Soyakager til Stockholm 3 $\frac{1}{4}$ Kr. og til Södertelje (100 Tons) 3 $\frac{1}{2}$ Kr.; om c. 8 Dage ventes et Par Dampere, hvorfra der udbydes enkelte Byg- og Hvedeladninger.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Marts Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 9 amerikanske, 10 britiske, 1 hollandsk, 4 franske, 2 tyske, 2 græske, 7 norske, 1 portugisisk, 5 russiske, 2 spanske, 1 tyrkisk, ialt 44. Dampskibe: 5 amerikanske, 1 østrigsk, 1 belgisk, 21 britiske, 1 dansk, 2 ægyptiske, 1 hollandsk, 2 franske, 1 tysk, 1 græsk, 1 italiensk, 1 japansk, 3 norske, 1 russisk, 1 tyrkisk; ialt 43.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 4, sunket 1, forladt 1, Kondemnation 22, forsvundet 1. Dampskibene: Stranding 8, Kollision 6, beskadiget af Ild 3, sunket 2, forladt 1, Kondemnation 19, forsvundet 4.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Forlis i Marts Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 664 Havarier mod 711 Aaret forud, heraf 526 Dampskibe og 138 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 179, Sammenstød 207, Anløbning af Nødhavn 39, Maskinskade 66, beskadiget af Is 3, af Ild 36, af haardt Vejr 97, forskellige Aarsager 35, sunket 2.

Ialt 60 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 65 samme Maaned Aaret forud, heraf 23 Dampskibe og 37 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 30, Sammenstød 10, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 2, forskellige Aarsager 1, forsvundet 7, sunket 4, forladt 4, Kondemnation 1.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 28./5. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Marseille 29./5. til Tarragona. — Algarve, Borries, afg. herfra 25./5. til Petersborg. — Anglo Dane, ankom hertil 29./5. — Antwerpen, afg. Havre 26./5. til Tunis. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 28./5. — Arkansas, Petersen, afg. St. John 29./5. til Browhead. — Arno, Strubberg, afg. Dunkerque 28./5. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Windau 28./5. til Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 29./5. hertil. — Beira, Lunge, ank. Hull 26./5. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 29./5. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Newcastle 20./5. til Marseille. — Christian IX, Holm, afg. London 29./5. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Napoli 29./5. — Douro, Søberg, afg. herfra 29./5. til Riga. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 29./5. — Florida, Andersen, afg.

Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 29./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 23./5. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 29./5. til Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 26./5. til Kristianssand. — Hengest, Munch, ank. hertil 30./5. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 28./5. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 25./5. til Petersborg. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerp 28./5. til Königsberg. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./5. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 27./5. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Windau 30./5. — Kursk, Gommenes, ank. hertil 29./5. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 28./5. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 26./5. — Louise, Mikkelsen, ank. Antwerpen 26./5. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 12./5. til New York. — L. P. Holmblad, ank. Antwerpen 29./5. — Moskow, Jon Jensen, pass. Brunsbüttel 27./5. for London. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Lissabon 28./5. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 29./5. — O. E. Suhr, Frisnette, ank. Reval 28./5. — Omsk, Harder, ank. Hull 25./5. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 22./5. for New York. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Savannah 15./5. til Hamburg. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 28./5. for London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 29./5. til Pillau. — Saga, Wiberg, ank. Riga 29./5. — Saxo, Møller, ank. hertil 25./5. — Skalholt, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 29./5. for Hull. — Texas, Lissner, afg. Boston 20./5. hertil. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 28./5. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. Dunkerque 26./5. — Tyr, Thaning, ank. hertil 29./5. — United States, Wulff, ank. hertil 24./5. — Viking, Meyer, ank. Stettin 30./5. — Dagfin, afg. herfra 23./5. til Manchester. — Karin, afg. Liverpool 28./5. til Swansea. — Vadsø, ank. hertil 29./5.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 22./5. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 21./5. til Ghent. — Pawel Andrejew, Tarnobek, ank. Dunkerque 24./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kiel 26./5. — Russ, Petersen, afg. Birkenhead 25./5. til Blyth. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Savona 17./5. til Azow. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 17./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Malmö 27./5. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Haderslev 26./5. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kiel 26./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Spezia 24./5. — Nawa, Dahl, afg. Tyne 19./5. til Archangel.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kotka 28./5. — Nautik, N. Nielsen, ank. Odense 28./5. — Nordsoen, Gram, ank. Valencia 27./5. — Nexos, Madsen, ank. Libau 27./5. — Ellen, Hansen, ank. Denia 27./5. — Fylla, Christensen, afg. Llanelly 27./5. til Kjøbenhavn. — Gerda, Iversen, ank. Skutskär 28./5. — Hebe, Gregersen, afg. Riga 27./5. til La Rochelle. — Inger, Larsen, afg. Brunsbüttel 27./5. til Antwerpen. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Adra 28./5. til Iviza. — Laura, Pedersen, ank. South Shields 28./5. — Cito, Jepsen, afg. Castellon 28./5. til Hull. — Bodil, Uldall, afg. Garston 24./5. til Wiborg. — Dagmar, Mikkelsen, afg. Middlesbro 28./5. til Wiborg. — Nema, Schiff, ank. Cork 28./5. — Alfa, Lauritsen, afg. Haderslev 26./5. til Helsingfors.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Calais 21./5. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 21./5. — Carl Hecksher, Starck, afg. Carloforte 23./5. — Dania, Lindberg, afg. Kristiania 25./5. — Normannia, Ericksen, ank. New York 16./5. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 12./5. — Canadia, Jespersen, afg. Rio de Janeiro 15./5. — Livonia, Jørgensen, afg. Burntisland 25./5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Westbohanaf 25./5. — Patria, Larsen, ank. Boston 22./5. — Gratia, Sørensen, afg. Sfax 27./5. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 26./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Kronstadt 27./5. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 24./5. — Caledonia, Hansen, afg. Barcelona 27./5. — Sarmatia, Pedersen, afg. Cardiff 25./5. — Kotionia, Rasmussen, ank. Dunkerque 23./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Snudsvall 24./5. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Carbonia, Mathiasen, ank. Grimsby 27./5. — Estonia, Winckler, afg. Halifax 24./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Sunderland 27./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Caen 19./5. — Secalia, Jensen, ank. Baltimore 25./5. — Frumentia, Andersen, afg. Laugua del Carmen 19./5. — Boscia, Skovgaard, afg. Parsboro 21./5.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 23./5.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, ank. Antwerpen 27./5. — Tranquebar, van Deurs, ank. Singapore 24./5. — Siam, Cortsen, afg. Suez 24./5. til Sabang. — Catha, Kruise, afg. Galle 20./5. til Suez. — Samui, Licht, pass. Quessant 22./5. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Galle 24./5. til Soesoe. — Bintang, Juell-Hansen, afg. Pangkalan Brandan 28./5. til Singapore. — Chumpön, Hansen-Raun, afg. Singapore 18./5. til Suez. — Pangan, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 22./5.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 20./5. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 22./5. til Demerara. — St. Croix, Jensen, ank. Rotterdam 24./5.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Piteå 26./5. — Martha, Christensen, ank. Seaham 28./5. — Elna, Rathje, ank. Archangel 24./5. — Therese, Petersen, ank. Philippeville 26./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 28./5. — Jeanne, Löffler, afg. Howden Dock 27./5. — Vera, Riso, afg. Archangel 28./5. — Daisy, Lagesen, ank. Leith 28./5. — Anine, Leth, ank. Omega 25./5.

Svendsen & Christensen. T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Rouen 25./5. — N. G. Petersen, Hansen, afg. Wiborg 28./5. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Petersborg 27./5. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Helsingør 27./5. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Jacobsstad 20./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Grangemouth 26./5. — Ajax, Brorsen, afg. Nakskov 29./5. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 28./5. nordg. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 28./5. nordg. — Hans Tausen, Klaborg, afg. Bordeaux 28./5. — P. Willemoes, Albertsen, ank. Rotterdam 26./5. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Archangel 26./5.

Frem. Austa, Bagger, ank. Gibraltar 26./5. — Vera, Thing, afg. Methil 26./5. til Reykjavik. — Freja, Nielsen, ank. Faaborg 28./5.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 27./5. — Helene, Sørensen, afg. Newcastle 28./5. — Agnete, Sonnichsen, ank. Fairwater 29./5. — Hermia, Hansen, ank. Stettin 29./5. — Aliee, Schultz, afg. Sunderland 27./5. — Sjælland, Dam, ank. Rotterdam 26./5.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Rotterdam 27./5. til South Shields. — Nelly, Clausen, ank. Livorno 26./5. — Fanny, Eriksen, ank. Aarhus 25./5. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 21./5. til Alicante. — Alexy, Jessen, ank. Stockholm 27./5. — Dagny, Sørensen, ank. Hamborg 22./5. — Mary, Bang, ank. Nederkalix 26./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 27./5. til Lübeck. — London, Bom, ank. Salombal 23./5. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 27./5. til Leith. — Bryssel, Kaas, ank. Bordeaux 22./5.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 27./5. til Amsterdam. — Wien, Boeck Hansen, afg. Rufisque 26./5. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Bathurst 26./5.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Yxpila 28./5. til Grangemouth. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 28./5.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Burntisland 26./5. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 24./5. — Rimfaxe, Faber, afg. Hull 24./5. til Helsingør. — Scaek Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 27./5. til Libau.

Thore. Ingolf, Schiøtz, ank. Kjøbenhavn. — Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 28./5. — Kong Helge, Olsen, afg. Eskefjord 29./5. — Mjølner, Clausen, ank. Eskefjord 29./5.

Æra. Energi, Jensen, ank. Kotka 25./5. — Enigheden, Jensen, ank. Göteborg 26./5. — Erindring, Nielsen, ank. Grangemouth 27./5.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Frederikshavn 27./5. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Rouen 22./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Skagen 27./5. for Rotterdam. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 27./5.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Koivusaari 24./5. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 21./5. — England, Andersen, afg. Windau 25./5. — Holland, Poulsen, afg. Swansea 25./5. — Rusland, Madsen, afg. Grimsby 27./5.

Europa. Europa, Hansen, afg. Methil 28./5. — Frankrig, Friis, afg. Riga 21./5. — Tyskland, Danstrup, afg. Archangel 20./5. — Belgien, Nielsen, ank. Methil 28./5.

Sejlskibe.

Æra. Freden, Christensen, ank. Twillingate N. F. 25./5. — Ami, Christensen, ank. Tønsberg 25./5. — Marie, Boye, ank. Fejø 24./5. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Karlshamn 26./5. — Adele, Kock, ank. Rønne 26./5. — Rigmor, Petersen, ank. Hammerhavn 26./5. — Kirstine, Rasmussen, ank. Sølvborg 26./5. — Valborg, Johansen, ank. Tranebjerg 27./5. — Mary, Andersen, ank. Moldon 27./5. — Svip, Jensen, ank. Sølvborg 27./5. — Zakæus, Jensen, ank. Pillau 27./5. — Freya, Nielsen, ank. Swinemünde 28./5. — Ansgar, Jensen, ank. Cardiff 28./5. p. R. t. Bridgewater. — Freya, Nielsen, ank. Newcastle 26./5. — Neptun, Jensen, ank. Kolding 26./5. — Christine, Rasmussen, ank. Hammerhavn 26./5. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 27./5. — Minde, Rasmussen, ank. Pillau 27./5. — Ellen, Lauritzen, ank. Brest 27./5. p. R. t. Landerneau. — Karen, Boye, ank. Hernösand 27./5. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Pillau 27./5. — Veritas, Staugaard, ank. Fakse Ladeplads 27./5. — M. Hay, Petersen, ank. Llanelly 27./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 31. Maj 1910. — Redningsbaade i Sejlskibe. — Sø- og Handelsretsdomme. — Smaa Sømærker. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Juni Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhøringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møjlgade Nr. 26, ved Havnen.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Til Salg er Motorskib, 37 Reg.-Tons,

indtager 5000 Kbfd. Trælast, bygget 1901. Galv. Jernplader som Ishud. Skibet bygget af Fyr og Eg. Saa god som ny. 25 HK. Lysekil Motor, bruger 10 Liter Petrol. i Timen. Skibet sælges billigt, anvises af

Skibes Købs- og Salgs-Bureau,
»Napoli«, Strib.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg Tigr.: »Hansencor«
Stavedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. **Cronstadt** Tigr.: »Hansencor«

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.
Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: »Veltheim«, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: »Søborg«.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.
Alt Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: »Maritime«.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Alt Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

„GIDEON“
Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 427

Munksgaard-Nielsen & Pedersen
Randers
Jernstøberi & Maskinfabrik
Alt Skibsarbejde udføres
solidt, hurtigt og billigt.

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. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 3. Juni 1910.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Archangelsk har Direktionen for Hvidehavets Lods- og Fyrvesen udstedt følgende Bekendtgørelse:

»Der vil i den nærmeste Fremtid ved Fyrene Schischgin, Sosnowsky og Terske Orloff blive aabnet Stationer for Afgivelse af Taagesignaler ved Hjælp af Kanonskud. Signaleringen vil bestaa i følgende:

Saasnaar der maatte indtræffe Taage, vil der paa Stationerne blive affyret Kanonskud saaledes, at der ved Schischgin og Orloff vil affyres Skud med akkurat 10 Minutters Mellemrum. Ved Sosnowsky vil der være 9 Minutter mellem hvert Skud. I Tilfælde af, at der høres Taagesignal fra et Skib, naar der blæser en stærk Vind fra Havet eller under Taage, hvor Lyden af Skuddene ikke rækker langt, vil der ved Schischgin og Terske Orloff blive affyret Skud hvert 5. Minut. Ved Sosnowsky vil der blive fyret paa en saadan Maade, at der mellem de to første Skud vil være et Mellemrum af 5 Minutter, næste Mellemrum vil være paa 4 Minutter, derefter 5, saa atter 4 o. s. v. Tidspunktet for Aabningen af ovennævnte Stationer vil blive offentliggjort.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Konsul i Archangel indberettet, at denne Bys Havnechef har ladet offentliggøre, at der i Henhold til anstillede Undersøgelser er 19½ Fod Vand paa Barren ved Indløbet til Dvinafloden, regnet efter laveste Vandstand.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet os:

Meddelelse til danske Rederier angaaende Skibe i Fart paa Riga. Under Hensyn til, at den i Riga i Februar Maaned d. A. udbrudte Epidemi af tyfoid Feber fremdeles synes at være i Tiltagende, har Sundhedsstyrelsen anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om til samtlige danske Rederier, der har Skibe i Fart paa Riga, paany at ville lade udgaa en Opfordring om at instruere deres Skibsførere om Varetagelsen af forskellige sanitære Forholdsregler.

I Overensstemmelse med Ministeriets Meddelelse af 16. Marts d. A. til danske Rederier angaaende Skibe i Fart paa Riga advares de paagældende Skibsførere derfor imod i Riga at forsyne sig med Vand, Mælk, Grøntsager, Brød, Smør eller lignende Fødemidler, saa længe Epidemien varer, og for saa vidt saadan Forsyning ikke kan undgaaes, bør Fødemidler fra nævnte By kun nydes efter at have kogt i over 10 Minutter, ligesom Vand fra Byen ikke i ukogt Tilstand bør anvendes til Drikke, Opvask af Tallerkener, Glas, Knive, etc., til Vask af Personer eller Klædningsstykker, Rengøring eller lignende.

Specielt bør Mandskabet i de paagældende Skibe, under Hensyn til de under den i St. Petersborg i afvige Sommer herskende Kolerapandemi høstede Erfaringer, stærkt advares mod Køb af Levnedsmidler etc. hos Kadretere eller omvandrende Forhandlere.

Landlov bør saavidt mulig ikke gives, og de af Besætningen, som nødes til at gaa i Land, bør advares mod at søge Beværtninger eller lignende, lige som i det Hele mod at spise eller drikke i Land.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 30. Maj 1910.

Fra Boness skrives til os:

Som Følge af den forøgede Vægt, Storbaaden eller den nuværende Redningsbaad har faaet, tillader jeg mig at henlede Opmærksomheden paa Ringboltene i For- og Agterstevn, som maaske i flere Baade ikke er forsvarlige

nok. Jeg har nemlig selv for kort Tid siden haft et Tilfælde, som let kunde have faaet skæbnesvangre Følger.

Under Losning af en Trælast i Eu, blev Baaden hejst op i forsvarlige Taljer, før vi begyndte at losse Dækslasten; alt løst Inventar var taget ud. Baaden hang i den Stilling et Par Dage, uden at der blev rørt ved nogen af Taljerne. Pludselig knækkede Ringboltene agter. Baaden faldt ned og blev hængende i forreste Talje samt en Surring, som var taget ud om Fokkevantet, for at den kunde hænge støt. Losningen foregik til alt Held paa den modsatte Side af Dækket saa ingen kom til Skade. Baaden var hejst saa højt, at den i Faldet netop gik klar af Dækket, hvorved alt forblev uskadt. Dette meddeles til Overvejelse for ærede Kolleger.

Boness i Maj 1910.

H. E. Jensen.

Fører af 3/m. Sk. »Galathea« af Thurø.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening afholder sin aarlige Generalforsamling Lørdag d. 2. Juli d. A. paa Højskolehjemmet i Kolding.

Forslag, der ønskes behandlet, skal i Følge Lovene være indsendt til Bestyrelsen senest d. 18. Juni.

Tilsynet med Dampfartøjer i Kjøbenhavn. Efter at Skibsinpektør C. Warburg efter Ansøgning er fratraadt Stillingen som skibbygningskyndig Synsmand har Ministeriet for Handel og Søfart ansat den hidtilværende 1ste Stedfortræder, Konstruktor V. E. J. Hansen som skibbygningskyndig Synsmand under Dampskibstilsynet.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 32/1910, afsagt den 10. Maj 1910. Overretssagfører V. S. Salomonsen Aktor mod Skibsfører H.

Den 13. Februar 1910 Kl. 10¼ om Aftenen strandede Dampskibet »Ansgar« af Kjøbenhavn, paa Rejse fra London til Methil i Ballast, i mørkt men fyrklart Vejr ved Elie Ness i Nærheden af Methil. Skibet, der var assureret for 125,000 Kr., blev fuldstændig Vrag og solgt ved Auktion for 500 Kr. Det lykkedes om end med Besvær at redde hele Besætningen.

Tiltalte Skibsfører H., der ved Strandingen var midlertidig Fører af Skibet, tiltales under denne Sag i Henhold til Sølovens § 293. Om de nærmere Omstændigheder ved Strandingen er oplyst følgende:

Omtrent en Time før Strandingen havde Skibet passeret Bass Rock. 2den Styrmand havde da ved en 4 Stregers Pejling beregnet Afstanden til godt én Sm. Herom underrettede han Tiltalte, der derefter gik ned i Bestiklukafet og udfandt paa Kortet, at Kursen til Methil var NV. ½ V. Han gik atter op paa Broen og lod, idet han regnede med en Afdrift af omtrent ½ Streg paa Grund af den stærke Vind, der var drejende mellem VSV. og SV., Kursen lægge NV. til V. Han tog intet Hensyn til Afdrift som Følge af Strømmen. Han vidste, at Strømmen paa det paagældende Tidspunkt løb udad, men regnede med, at han stadig vilde have den lige mod sig, skønt de paa Stedets Kort afsatte Pile maatte kunne vise ham, at Strømmen, efterhånden som han nærmede sig Fjordens nordlige Kyst, vilde sætte Skibet over til Styrbord.

Efter at have afsat Kursen gav Tiltalte 2den Styrmand Ordre til at holde denne lige til Methil, men gav ingen andre Instruktioner, fordi det, som han har forklaret, »var hans Mening selv at overtage Ansvaret for Navigationen«. Tiltalte gik derefter ned for at skrive et Brev og fore nogle Regnskaber. Medens Tiltalte var borte, pas-

seredes forskellige Trawlere, for hvilke Skibet hver Gang maatte vige af til Styrbord, hvorefter Kursen atter lagdes NV. til V. Efter Tiltaltes Forklaring kom han, saavidt han husker, først paany paa Broen Kl. 10, men efter 2den Styrmands Forklaring har han en Gang i Mellemtiden været paa Broen en kort Tid.

Da Tiltalte Kl. 10 kom paa Broen, saa han noget om Bagbord et hvidt Lys fra det ny Fyr paa Elie Ness, der et Aarstid i Forvejen var opført dér og hvert seks Sekund viser hvidt Blink. Tiltalte, der kun kendte Elies grønne Havnefy, var ganske ubekendt med det ny Fyrs Eksistens og antog det — efter hvad han under det her afholdte Søforhør har forklaret — for Inch Keith Fyr, et Fyr, der skulde ligge i en ganske anden Retning og kun hvert 30 Sekund viser hvidt Blink. Det ny Fyr paa Elie Ness fandtes ikke afsat paa Skibets Kort, der var et ældre, sidste Gang i 1904 rettet Kort. Skibets Fyrbøger og nautiske Almanak havde Tiltalte ikke eftersat med Hensyn til Fyrene.

Da Tiltalte havde set det omlatte Fyr, gav han 2den Styrmand Ordre til at tage Loggen ind, medens han selv blev paa Broen. Et Par Minutter efter bemærkede Tiltalte nogle hvide Lys om Styrbord, næsten tværs og blev nu bange for at være kommen for nær ved Land. Han gav derfor Rørgængerorden til at lægge Kursen en Streg vestligere. Han forvissede sig om, at Ordren blev udført, og gav Rørgængerorden til at holde denne Kurs, men foretog intet for at forvise sig om Skibets Plads. Da 2den Styrmand efter c. 10 Minutters Forløb atter kom paa Broen, vendte Tiltalte sig agter ud, og saa da et Blink af May Fyr, hvorefter han tog en flygtig Pejling. Da det forekom ham, at Fyret saas sydligere, end det skulde være, gik han paany ned i Bestiklukafet og undersøgte Kortet. Han saa da, at Skibet efter Retningen fra May Fyr at dømme maatte være lige inde under Land, og løb derfor straks op paa Broen, men ligesom han var kommen op, løb Skibet paa Grund paa et Sted, der ligger c. 1 Sm. Øst for Elie Ness Fyr.

Tiltalte har under Søforhøret ikke blot som ovenfor nævnt, forklaret, at han slog sig til Ro med, at det Fyr han saa var Inch Keith, et Fyr, som aldeles ikke ligger paa hans Vej til Methil, men langt længere inde i Fjorden i Nærheden af Leith, og han har ogsaa til sin Undskyldning afgivet andre Forklaringer, der synes at tyde paa, at han kun har udvist en ringe Omhu, og at han kun i ringe Grad har haft en Følelse af sit Ansvar. Han har saaledes forklaret, at han, da han afsatte Kursen paa Kortet ud for Bass Rock, regnede med en Afstand til Methil af 23 Sm., omtrent det dobbelte af, hvad der virkelig var. Som Grund hertil har han angivet, at han tog Fejl af de paa Kortet afsatte Længde- og Breddeskalaer. Samtidig vil han ogsaa have taget Fejl af Klokkeslettet. Selv om man lægger disse Tiltaltes Forklaringer til Grund, og selv om man deri vilde finde nogen Undskyldning for Tiltalte, maa han betragtes som havende gjort sig skyldig i grov Pligtforsømmelse ved ikke at sørge for at have et nyere Kort eller dog at skaffe sig de fornødne Oplysninger om Elie Ness Fyr fra Skibets Fyrbøger og nautiske Almanak, ved ikke at tage fornødent Hensyn til Vind og Strøm (i Virkeligheden er det ganske naturligt, at han er kommen derhen, hvor han er kommen), og ved ikke enten selv i højere Grad at opholde sig paa Broen eller at give Styrmanden, der ikke var særlig kendt i disse Farvande, nærmere Instruktions. At Styrmanden selv har begaaet Fejl ved ikke at varsko Kaptajnen om Fyret, straks da han saa det, vil ikke kunne disculperes.

For sit saaledes udviste Forhold vil Tiltalte være at anse efter Sølovens § 293 med en Statskassen tilfaldende Bøde paa 500 Kr., hvorhos han vil have at betale Sagens Omkostninger, derunder Salær til de beskikkede Sagførere Overrettsagførerne V. S. Salomonsen og Justitsraad Nyholm, 50 Kr. til hver.

Det procentvise Tab af Skibe efter Nationalitet i de sidste 20 Aar.

(Bureau Veritas.)

Aar	Verdens Handelsmarine	England	Danmark	Dampere.							
				Tyskland	Frankrig	Holland	Italien	Norge	Rusland	Sverige	Spanien
1890..	2,1	2,5	—	2,0	2,5	0,6	1,0	2,4	—	0,7	1,4
1891..	2,1	2,6	—	2,1	1,0	1,7	1,4	3,6	1,0	0,6	1,1
1892..	1,4	1,5	—	1,4	2,7	—	—	1,5	0,3	1,5	1,7
1893..	2,0	2,1	—	1,8	3,0	0,5	0,9	2,9	1,0	0,4	0,8
1894..	1,9	2,2	—	1,7	1,8	1,5	1,9	2,5	0,3	0,3	1,7
1895..	1,9	1,9	—	2,3	3,6	1,4	0,9	2,5	—	2,1	1,9
1896..	1,7	1,9	—	0,8	2,1	—	0,9	2,9	0,3	1,2	1,6
1897..	2,7	2,7	—	2,1	4,6	3,7	1,7	4,0	0,9	1,5	2,8
1898..	3,1	3,0	1,0	2,3	4,9	3,1	2,4	3,7	0,8	1,9	2,8
1899..	2,9	3,3	2,2	1,9	4,9	1,3	3,8	2,7	1,6	1,8	1,6
1900..	2,7	2,9	1,8	2,7	4,0	2,3	4,6	3,8	0,6	1,7	2,8
1901..	2,3	2,3	1,5	2,5	2,7	1,9	1,7	2,9	1,1	2,1	3,5
1902..	2,5	2,7	1,5	2,1	2,7	3,8	3,4	2,6	2,7	1,6	3,3
1903..	2,5	2,7	0,6	1,8	4,0	2,3	4,0	3,0	0,9	1,3	3,0
1904..	1,8	1,7	2,0	1,6	1,6	1,0	4,2	1,4	1,5	0,8	1,3
1905..	3,1	3,0	1,3	1,6	3,3	2,2	2,6	3,5	2,4	2,4	4,9
1906..	2,6	2,7	2,0	2,1	3,4	2,5	6,1	2,2	1,2	1,4	2,1
1907..	2,5	2,5	1,6	2,2	4,2	0,6	3,0	2,2	2,1	1,5	4,0
1908..	2,6	2,7	0,7	2,2	3,5	1,4	2,6	2,6	0,9	1,7	3,7
1909..	2,5	2,6	0,9	2,4	3,2	1,1	2,7	2,5	1,2	1,4	1,8
				Sejlskibe.							
1890..	2,7	3,1	—	3,0	3,7	2,7	2,1	3,8	1,4	2,5	0,8
1891..	3,1	3,4	—	4,2	5,6	2,1	1,5	4,8	0,9	2,4	0,4
1892..	2,6	3,0	—	3,3	4,5	2,4	1,7	3,6	0,7	2,4	0,7
1893..	3,4	3,4	—	4,8	4,4	2,9	1,7	6,3	0,9	3,5	0,5
1894..	2,9	2,8	—	5,2	4,8	2,5	2,1	4,9	1,3	1,8	0,7
1895..	3,1	2,9	—	7,6	4,5	3,2	2,1	5,5	1,5	3,9	0,6
1896..	2,8	2,6	—	4,5	4,7	2,3	2,5	4,8	1,0	3,9	0,3
1897..	3,3	3,3	—	4,5	5,4	3,0	2,4	7,0	1,2	5,0	0,5
1898..	4,0	3,2	3,9	6,1	5,5	4,6	3,7	7,6	2,3	5,9	1,5
1899..	3,6	3,3	3,7	5,7	4,2	2,7	4,1	6,8	2,0	4,2	1,2
1900..	3,6	3,8	4,3	4,6	6,1	1,3	4,1	7,2	2,1	3,2	3,9
1901..	2,6	3,1	2,4	3,2	4,6	1,0	2,5	5,2	1,6	2,5	0,2
1902..	2,8	2,8	2,9	4,4	5,0	1,4	4,7	5,8	1,2	3,5	1,0
1903..	3,0	2,9	3,8	3,8	4,8	2,6	3,5	7,2	1,4	5,5	1,7
1904..	2,6	3,1	1,3	2,0	4,9	2,4	2,6	4,9	1,2	3,0	0,6
1905..	2,4	2,5	1,2	2,7	3,3	1,5	4,0	6,5	0,9	4,0	0,4
1906..	2,8	3,2	2,1	2,3	5,2	0,5	2,9	7,8	1,1	3,4	0,8
1907..	3,1	3,2	2,1	0,9	4,8	1,4	3,1	9,3	0,9	4,0	1,9
1908..	2,6	2,9	1,3	1,3	5,0	1,6	2,5	8,3	1,3	3,7	0,8
1909..	2,4	2,9	1,9	1,8	4,1	1,1	3,0	8,2	1,1	4,4	1,4
				Damp- og Sejlskibe.							
1890..	2,6	2,9	—	2,7	3,5	2,3	2,0	3,7	1,2	2,2	0,9
1891..	2,7	3,1	—	3,5	4,5	2,0	1,5	4,4	0,9	2,0	0,5
1892..	2,3	2,4	—	2,7	4,0	1,8	1,5	3,4	0,6	2,2	1,0
1893..	3,0	3,0	—	3,7	3,4	2,4	1,6	5,8	0,9	2,7	0,6
1894..	2,6	2,6	—	3,9	4,0	2,2	2,0	4,6	1,1	1,4	0,9
1895..	2,8	2,5	—	5,3	4,3	2,8	2,0	5,0	1,3	3,5	0,9
1896..	2,5	2,3	—	2,9	4,0	1,8	2,4	4,5	0,9	3,3	0,6
1897..	3,1	2,9	—	3,5	5,2	3,2	2,3	6,4	1,2	4,1	1,1
1898..	3,7	3,1	3,1	4,3	5,4	4,2	3,5	6,8	2,1	4,9	1,8
1899..	3,4	3,3	3,3	3,9	4,4	2,4	4,1	5,9	2,0	3,6	1,3
1900..	3,3	3,4	3,5	3,6	5,5	1,6	4,2	6,3	1,9	3,3	3,5
1901..	2,5	2,7	2,1	2,8	4,0	1,1	2,4	4,6	1,5	2,4	1,6
1902..	2,7	2,7	2,5	3,2	4,4	2,1	4,4	4,8	1,4	2,9	2,0
1903..	2,8	2,8	2,8	2,7	4,5	2,5	3,6	5,8	1,3	4,4	2,2
1904..	2,3	2,3	1,5	1,8	3,6	1,9	2,9	3,5	1,2	2,3	0,9
1905..	2,6	2,7	1,3	2,1	3,3	1,8	3,7	5,4	1,1	3,5	2,3
1906..	2,7	2,9	2,0	2,2	4,6	1,1	3,6	5,7	1,1	2,8	1,3

Aar	Verdens Handelsmarine	England	Danmark	Tyskland	Frankrig	Holland	Italien	Norge	Rusland	Sverige	Spanien
1907..	2,9	2,9	1,9	1,7	4,6	1,1	3,1	6,2	1,1	3,2	2,7
1908..	2,6	2,8	1,1	1,8	4,5	1,6	2,5	5,7	1,3	3,0	2,0
1909..	2,4	2,8	1,6	2,2	3,8	1,1	2,8	5,5	1,1	3,3	1,6

Generalregistret for Aaret 1904 indeholder undtagelsesvis alle Dampere paa 100 Brutto Tons og derover, medens Registret for alle de øvrige Aar derimod kun indeholder Dampere paa 100 Netto Tons og derover. Af denne Grund kan Procenttallene for 1904 ikke sammenlignes med Tallene for de andre Aar.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Afgift til Underholdning af Slæbedampere i russiske Havne.

Foreningen har for et svensk Skib inkasseret i Libau et mindre Beløb, som det med Urette var debiteret som Kontribution til Børsdamperne, der underholdes af Børskommissionen. Det drejer sig om 5 Kopek pr. indtagen Last, men der er ingen Forpligtelse for Rederiet til at betale denne Kontribution, og den maatte da ogsaa sluttelig tilbagebetales. I Forbindelse med denne Sag skriver Firmaet P. B o r n h o l d t & C o. saaledes til Foreningen:

»D'Hrr. N. N. fremhævede, at Børsen holder paa, at dette Gebyr bliver betalt, uagtet det, som allerede sagt, strengt taget er at betragte som et frivilligt Bidrag, og dette saameget mere som Dampene har særlig Nytte af Slæbedampene, som netop om Vinteren yder uvurderlige Tjenester til en i Modsætning til andre Havne overordentlig billig Takst. Netop de større Baade har særlig Fordel af Slæbetaksten, idet denne for disse er saa billig, at Prisen langt fra staar i Forhold til Dampernes Størrelse. Rederierne burde derfor ikke vægre sig ved at yde dette Bidrag i Tilfælde som dette, hvor Adressen beregnes billigere end, hvad Usancerne foreskrivér, hvorved Rederiet har en direkte Besparselse. D'Hrr. N. N. vil fremtidig nægte Børsen dette Gebyr ekstra, udenfor den beregnede Adresse, dog frygler vi for, at dette eventuelt kan føre hen til en Forhøjelse af Slæbetaksten, eftersom Børsslæberne ikke kan bestaa ved de Beløb, som kommer ind ved Taksten alene, men er henvist til netop de 5 Kopek, som ydes til Underholdning udenom Adressen, medens paa den anden Side det heller ikke med Billighed kan ventes, at Modtageren skal yde Bidrag i saadanne Tilfælde, hvor han nøjes med en mindre Adresse end, hvad Usancerne hjemler ham Ret til«.

Foreningen har hertil svaret, at efter dens Anskuelse er der ikke nogensomhelst Sandsynlighed for, at Rederne, som klager saa stærkt over de høje Udgifter, de maa betale i russiske Havne i Form af Adressekommission, frivillig skulde ville inddrage sig paa at betale yderligere Afgifter. Naar man faar Adressekommissionen afskaffet som en ganske utidssvarende og urimelig Afgift, vil Tiden være inde til at drøfte Spørgsmaalet om, hvorvidt Rederne skal bidrage til at underholde disse Dampere.

Fragt af Stuvage.

I Belgien synes det at være lettere end i Frankrig at faa gennemført en rimelig Fortolkning af Stuvageklausulerne. Som Bevis herpaa skal Foreningen referere en Sag, der nylig blev paadømt af Tribunalen i Ghent, og som var anlagt for Foreningens Regning. Det svenske Skib »Nep-tunus« af Helsingborg var fragtet paa et almindeligt Træ-

lastcerteparti fra Østersøen, og der var i Certepartiet med Hensyn til Stuvagen følgende to Klausuler:

»1. including a Deck cargo as customary and necessary Ends of 6 à 8 feet for broken stowage only as required by Captain«.

»2. Any stowage shipped above 5 pCt. on the whole cargo to pay full freight«.

Kapljajnen forlangte 2 pCt. Stuvage, men han fik adskillig mere. Han paaførte Konnossementet en Reservation om, at der skulde betales fuld Fragt for Stuvage over 2 pCt. Befragterne var selv Modtagere af Lasten, og de betalte kun $\frac{2}{3}$ Fragt af 5 pCt. af Lasten, medens Rederiet gjorde Paastand paa fuld Fragt og kun $\frac{2}{3}$ Fragt for den Stuvage, som virkelig var transporteret. Tribunalen i Ghent, som nylig har dømt i Sagen, har givet Rederiet Medhold, og Foreningen gengiver hermed Dommen i Oversættelse:

»Indstævnte paastaar, at han ikke skylder den Sum, der gøres Fordring paa, idet han henviser til en Kutyme, i Følge hvilken Befragteren med saadanne Klausuler som dem, der her er Tale om, og naar dette Antal korte Længder virkelig er afskibet, bestandig fradrager i Fragten $\frac{1}{3}$ forsaavidt angaar 5 pCt. eller $\frac{1}{60}$ af det hele Fragtbeløb uden at inddrage sig paa nogen nærmere Undersøgelse af, hvorvidt Træet virkelig var nødvendigt for Stuvning eller ej og i det Hele taget uden at gøre nogensomhelst Indvending mod en saadan Opgørelse. Tribunalen formener imidlertid, at Kutymen ikke kan anvendes, naar der i Certepartiet findes nogen udtrykkelig Bestemmelse, som strider derimod. I Følge Kontrakten skulde der betales Frs. 28.00 pr. Std. for Ladningen, som indbefattede Dækslast og Ender paa 6 à 8', der var nødvendige for Stuvningen. Nævnte Ender for Stuvningen skulde kun lastes, naar det forlangtes af Kaptajnen. Imidlertid skulde der for Stuvnings-træet paa 8' og derunder kun betales $\frac{2}{3}$ Fragt, medmindre dette Kvantum overskred 5 pCt. af hele Ladningen. Paa Lastekladspladsen rekvirerede Kaptajnen kun 2 pCt. Stuvage. Med Hensyn til dette Kvantum var det altsaa vel begrundet at forlange, at Fragten skulde reduceres med $\frac{1}{3}$, hvad der ogsaa skete, men Fragten skal ikke reduceres med $\frac{1}{3}$ forsaavidt angaar samtlige 5 pCt.«

Maanedsbefragtning.

Foreningen faar ofte det Spørgsmaal forelagt, om en Maanedsbefragter kan belaste Rederiet med Kommission af de Kontanter, han forstrækker Kaptajnen med paa de forskellige Steder, samt af andre Udlæg, han har for Rederiets Regning, naar intet specielt desangaaende er vedtaget i Certepartiet; Foreningen har maattet besvare dette derhen, at den ikke anser Befragteren forpligtet til at yde Forskud til Rederiet udover Maanedsfraigten, og at Foreningen derfor anser Befragteren berettiget til at beregne sig Kommission af Kontanter til Kaptajnen, og af andre Udlæg, han har for Rederiets Regning, naar det ikke er vedtaget i Kontrakten, at han skal foretage saadanne Udlæg uden Vederlag. Det hænder vistnok undertiden, at Befragtere ikke beregner sig nogen Kommission af saadanne Udlæg, men efter Foreningens Opfattelse er de som sagt berettiget hertil, og den anser dem i det Hele taget ikke forpligtet til at forstrække Kaptajnen med Kontanter, naar Parterne ikke er kommet overens herom i Kontrakten.

Paa den anden Side anser Foreningen Befragteren forpligtet til, saafremt han vil beregne sig Kommission af saadanne Udlæg, straks fra Begyndelsen af at lade Rederen forslaa, at dette er hans Hensigt, ved at belaste Rederen med Kommissionen i de halvmaanedlige Opgør, efterhaanden som han foretager saadanne Udlæg, saaledes at Rederen kan faa Anledning til at arrangere sig paa anden Maade, hvis han er misfornøjet med den Kommission, Befragteren beregner sig. Foreningen anser ikke Befragteren berettiget til under et Certeparti for f. Eks. tolv Maaneder at lade Spørgsmaalet om Kommission hen-

staa til den afsluttende Opgørelse og saa deri belaste Rederen med Kommission af samtlige saadanne Udlæg. Foreningen har nylig haft med et Tilfælde at gøre, hvor Skibet var befragtet for et længere Tidsrum, og først efter næsten tre Aars Forløb debiterer Befragteren Rederiet med 3 pCt. Kommission af alle de Kontanter, han havde forstrakt Kaptajnen med i denne Tid. Denne Sag blev indbragt for Voldgift i London for Foreningens Regning med det Resultat, at Befragteren blev dømt til at betale det fratrukne Beløb c. £ 107.

En ejendommelig »regelmæssig« Tørn.

Et norsk Skib var befragtet til at laste Kul i Hamburg i regelmæssig Tørn. Befragteren anviste Skibet Kirchenpauerquai som Lastplads i Hamburg, og i Anledning af at Skibet ikke kunde komme til dér, da det var rede til at laste, fik man Lejlighed til at anstille Undersøgelse om, i hvilken Orden Skibene ekspederes der, og det har da vist sig, at man har indført den ejendommelige Ordning, at Skibene ikke ekspederes i den Rækkefølge, som betegnes ved det Tidspunkt, da de er færdig til at laste. De ekspederes efterhaanden som Jernbaneforvaltningen faar Melding om, at vedkommende Skib vil laste ved nævnte Kaj.

Denne Ordning tilfredsstiller sikkert ikke Certepartiets Bestemmelse om Lastning i regelmæssig Tørn. En Regelmæssighed, er der ganske vist, eftersom Ekspeditionen foregaar efter Tiden for Anmeldelse, men med samme Ret vil man kunne paastaa, at der ogsaa vilde være en vis Regelmæssighed, om Reglementet gik ud paa, at Skibene skulde ekspederes i omvendt Orden regnet fra deres Ankomst. Det er klart, at man ved Begrebet »regelmæssig Tørn« maa forstaa, at Skibene ekspederes i den Orden, hvori de bliver rede til at laste, og Foreningen maa anse Befragterne ansvarlige, hvis ikke Lastningen foregaar i Overensstemmelse med denne Regel, og Skibet af den Grund ikke bliver ekspederet i den vedtagne Tid.

Fragtmarkedet.

Et Par hjemgaaende Markeder har fragtet en Kende livligere i den forløbne Uge, bl. a. Sortehavet, idet Befragterne har benyttet sig af Lejligheden til at sikre sig Tonnage for Korn, Erts, Salt etc. til ret billige Rater. Ogsaa La Plata har efter en lang Dvaletilstand taget fat paa at fragte igen, og det glædelige er, at Raterne er bleven tvunget lidt i Vejret. Alene d. 30. Maj sluttedes en halv Snes Dampere paa 4.000—5.000 Tons fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet til 10/ O. C. pr. Juni (6 d. mindre direkte Havn). En saadan Rate, selv om den er lav, har ikke været betalt de sidste 2—3 Maaneder. Der knyttes fra Redernes Side betydelige Forhaabninger til Kointransporten i Aar fra de store, kornekporterende Lande, af hvilke baade Rusland og Indien lover en god Høst. I Rusland skal der ligge store Partier af sidste Aars Høst, som venter paa at komme til Afskibning, men de dalende Priser paa Kornmarkedet har bevirket, at Købmændene næsten intet sælger for Øjeblikket. Muligvis vil de dog før eller senere blive nødsaget til at afskibe, og saa ventes der bl. a. at ville blive mange Varer fra Petersborg. Trælaster fra Botten findes i rigelig Mængde, og Markedet maa nærmest betegnes som fast. I adskillige Tilfælde lykkedes det igen Rederne ved Udholdenhed at sikre sig højere Rater eller bedre Betingelser. For D/B. max. ¼ Boards kan der f. Eks. fra Riga nu faas Frcs. 30, hvilket er 2 à 3 Frcs. højere end for en Maaned Tid siden, men Riga var nu ogsaa kommet særlig langt ned med Raterne. Kulfragterne ind til Østersøen er fremdeles usle, hvorimod der er indtraadt en lille Stigning til Middelhavet etc. Fra Østkysten betales bl. a. 3/6 à 3/9 Kronstadt, 3/9 Reval (1,800), 4/ Stockholm, 3/4½

Neufahrwasser (1,750), 3/6 Holtenau (1,700), 3/9 Lübeck (2,400), 3/9 Aalborg (1.100), 3/ Hamburg, 6/7½ à 7/ Genua eller Savona, 7/6 à 8/ Ancona. Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi: 4/10½, Reval (2,200), 5/ Stockholm (2,200), Frcs. 7¾ Marseille, 6/9 à 7/1½ Genua, 7/3 à 7/9 Venedig, 9/9 Colombo, 8/6 Cap Verde, 15/6 à 16/ River Plate.

Havarier og Forlis.

Alma, Dpsk. af Bergen, kom d. 29. f. M. paa Grund ved Rødby, men kom senere flot ved egen Hjælp.

Neerlandia, hollandsk Kul, kom d. 20. f. M. paa Rejsen fra Hamburg til Kjøbenhavn med en Ladning Teaktræ paa Grund ved Trekroner; Skibet der af Svitzers blev bragt flot og ind her paa Reden, har en betydelig Læk i Forskibet.

Fra Sø og Land.

Styrmand Heine Harboe, Kolding, bar i Følge »Kolding Avis« af den amerikanske Regering modtaget et Guldur med Kæde som Belønning, fordi han under en stærk Storm i Atlanterhavet førte en Baad, der reddede Besætningen fra et amerikansk Skib.

Om Bølgenes Kraft beretter »Der Kosmoshandweiser für Naturfreunde«: Bølgenes Størrelse bliver betinget af Vindens Styrke og Varighed; deres Hurtighed (den Afstand de kan løbe i et Sekund) ligger paa aaben Sø i Reglen mellem 11 og 15 Meter, deres tidligere ofte overvurderede Højde overstiger paa det aabne Hav ingensinde 15 Meter. Hvor Bølgerne imidlertid møder fast Modstand som ved alle Kyster og deres vandrette Bevægelse derved omdannes til en lodret, kan Brændingens Bølger med deres Braadsøer under tordenlignende Larm hæve sig som Huse og udfolde en uhyre Kraft. Eksempelvis har man beregnet den Kraft, hvormed Bølgerne slaar imod Fyrtaarnet Bell Rock til c. 18,000 kg pr. Kvadratmeter, og ved Fyrtaarnet paa Skerryvorefelsen (Hebriderne), naar det stærkeste Tryk endogsaa 3 kg pr. Kvadracentimeter. Fornylig har en italiensk Ingeniør søgt at bestemme Bølgenes Magt og Energi, som man dog ikke maa forveksle med Virkningen af Tidevandet. Efter hans Beregning lader den af Bølgenes Højde afhængige, samlede Magt for hver Meter af den italienske Kyst sig udtrykke ved følgende Tal:

Bølgens Højde	Bølgens Magt i Hestekræfter
0,50 m	0,16
1,00 m	1,27
2,00 m	7,25

Bølger, som er 1 Meter høje og derover, forekommer paa de italienske Kyster kun paa 200 af Aarets Dage. Først ved 2 til 3 Meters Højde indtræder den af den internationale Meteorologkongres foreslaaede Betegnelse »let oprørt Sø«.

En stor engelsk Dampers Undergang. Australiske Blade bringer nu nærmere Efterretninger om Aberdeen White Star Linies Dampers »Pericles« Stranding, som fandt Sted d. 31. Marts d. A. ud for Kap Leeuwin. Skibet gik ved denne Lejlighed tabt, men det lykkedes dog at redde Besætningen og alle Passagererne. »Pericles« var paa Rejse fra Brisbane til London, da den nævnte Dag stødte imod en undersøisk Klippe, hvorved den fik Bunden saa stærkt beskadiget, at den sank i Løbet af 25 Minutter. Der blev ved denne Lejlighed haandhævet en udmærket Disciplin, og Passagererne optraadte efter Øjenvidners Beretning saa roligt, som om der kun foretoges en Øvelse, hvorfor det lykkedes at sætte fjorten Redningsbaade i Vandet og deri at optage Skibets Besætning og Passagerer. Skibets Læge har berettet, at paa samme Tid som Redningsbaaterne var uddelt, var alle Baadene i Vandet. Søen var paa det Sted, hvor Skibet sank, opfyldt af Hajer, som fulgte Baadene næsten lige til Strandbredden. To af Skibets Officerer viste ved denne Lejlighed en meget modig Optraaden ved under disse Omstændigheder at springe over Bord fra de Baade, de var i for at svømme hen til andre Baade, som mangledes Førere.

Søforklaring blev aflagt i Freemantle, men Kaptajnen og hans Officerer blev frikendt, da det har vist sig, at Skibet er stødt paa en Undervandsklippe, som ikke er aflagt i Kortet, men som senere er fundet c. syv Sm. fra Kap Leeuwin Fyr, og paa hvilken der kun findes 24 Fod Vand. »Pericles«, der havde et Dybgaende af 28 Fod, kom med 13 Knobs Fart styrende samme Kurs, som den paa

(Fortsættes Side 336.)

IV. Kanaien, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1142. Havnebestemmelser. Admiralty Harbour, Dover, England. I Admiralty Harbour maa intet privat Skib eller Handelsskib ligge tilankers, forløjet eller ved Bølverk uden skriftlig Tilladelse fra den kommanderende Søofficer eller Havnemesteren.

Et Forvand holdes aabent gennem Admiralty Harbour for Skibe, der passere mellem det Ø-lige Indløb til Admiralty Harbour og Commercial Harbour.

1143. Frag, Kirkwall Bay, Mainland, Orkney Islands. Et lille Søfløjtøjt er sunket i Kirkwall Bay ved Ø-Kysten, 2, Kbl S. 10° V. fra S.-Enden af Thieves Holm, som ligger paa 59° 1' N. Br. 2° 56' V. Lgd. En Mast er over Vandet.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1144. Tønder udlagt. Plateau des Birvideaux. Belle Isle, Frankrig. Arbejderne paa Plateau des Birvideaux er genoptaget. Der er udlagt seks hvide Fortøjtønder 70 à 80 m uden om Midten af Arbejdsstedet, 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2756. København 1909).

1145. Ankerplads forandret. Lagos Road, Southern Nigeria, Afrika. Paa Lagos Road er det forbudt at ankre Ø. for en Linie i S. 14° Ø. fra Beach Signal-mast paa Ø-Siden af Indløbet til Floden, eller uden for 20 m Dybde, og V. for en Linie i S. fra Fyrtaarnet, der staar paa 6° 25' N. Br. 3° 25' Ø. Lgd.

1146. Taagesignal. Bear Island Fyr. Gut of Causo, Cape Breton Island, Nova Scotia. Ved Bear Island Fyr gives nu Taagesignal med et Haandkrafts Taagehorn, som Svar paa Dampskibes Taagesignaler.

1147. Skrydeplads afmærket. Mc Nab Island, Halifax, Nova Scotia. Paa Mc Nab Island afholdes Skytevøvelser. S. for det Areal, som det er færligt at komme ind paa, naar der skydes, er udlagt fire røde Spiritønder med rødt og hvidt Kryds, mellem Thrumcap Shoal og Eastern Passage, c. 3000 m fra Skydevoldene. Naar der skydes, hejses rødt Flag paa Mc Nab Island S.-Ende.

1148. Lys- og Fløjtønde forandres. Cerberus Rock, Gut of Causo, Nova Scotia S.-Kyst. Den 15de Juni 1910 forandres det røde Fyr med Formærkelser paa Cerberus Rock Lys- og Fløjtønde til et hvidt Fyr med Formærkelser.

1149. Lys- og Fløjtønde forandres. Egg Island, Nova Scotia S.-Kyst. Den 15de Juni 1910 forandres det røde Fyr med Formærkelser paa Egg Island Lys- og Fløjtønde til et hvidt Fyr med Formærkelser.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1150. Fortøjtønde udlagt. Gibraltar Harbour, Spanien S.-Kyst. En Fortøjtønde Nr. 12 er udlagt i Gibraltar Harbour, 400 m N. 75° Ø. fra det N-lige Fyr paa Detached Mole, og i N. 6° Ø. fra det S-lige Fyr paa samme Mole. 36° 8' N. Br. 5° 21' V. Lgd.

1151. Fyr forandret. Alistro, Korsika Ø-Kyst. Alistro midlertidige Fyr er slukket og det nye Fyr tændt. Det er et hvidt Lyntfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0.33 Sek., Mørke 2.33 Sek., Lyn 0.33 Sek., Mørke 7.33 Sek. Lysevnen: 26½ Sm. I øvrigt er Fyret uforandret. 42° 13' 35" N. Br. 9° 32' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 722. København 1910).

1152. Havnearbejder. Ancona, Italien Ø-Kyst. Til Afmærkning af Arbejderne ved Forlængelse af Molen Capitaneria i den N-lige Del af Ancona Haven er opført tre Baaker henholdsvis 440 m S. 63° Ø., 570 m S. 63° Ø. og 470 m S. 61½ Ø. fra det røde Fyr paa N.-Molens Hoved.

1153. Forestaaende Forandring af Belysning. Héralcée eller Bender Ereklí, Evidíjí Bournon og Cap Baba, Sorte Hav, Tyrkiet. Héralcée eller Bender Ereklí Fyr, ½ Sm N. for Cap Baba, skal slukkes.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Røtningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1123. Stormvarsel Signaler gives atter. Blaaavands-Huk, Jyllands V.-Kyst, Nordse. Stormvarsel Signaler gives atter fra Stationen ved Blaaavands-Huk Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 970. København 1910).

1124. Forestaaende Flytning af Sømærke. Slusen, Anholt NV.-Rev, Kattegat. Den 15de Juni 1910 eller hvis Vejret ikke tillader det den Dag, snarest muligt derefter, flyttes det hvide Sømærke med 1 nedadvendt Kost paa Ø-Siden af Slusen c. 100 m i VNV-lig Retning.

Samtidig gives den hvide, faste Viinkel i Anholt Havns Viinkel fyr, der leder gennem Løbet, en tilsvarende Formindskelse. (Kort Nr. 187 og 211). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 973. København 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1125. Grund fundet. Fyrskibet »Svenska Björn« N. Sverrig. En 8,5 m Grund er fundet 4, Sm N. 7° Ø. fra Fyrskibet »Svenska Björn«. 59° 39' 36" N. Br. 19° 49' 12" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

1126. Lys- og Klokketønde udlagt. Schildau S. Moon Sund, Rusland. En Lystønde er udlagt V. for 3 m Grunden 1½ Sm S. 9° Ø. for Øen Schildau S.-Punt. Tønden er hvid, pyramideformet med en nedadvendt over en opadvendt Kost og forsynet med fire smaa Klokker. (Kort Nr. 205).

1127. Vrag borttaget. Leba NV. Tyskland. Vraget NV. for Leba er uskadeligt for Skibsfaaren. Vragtønden er inddraget, og en Tønde med Cylinder udlagt paa Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 785. København 1910).

1128. Fyr forandret. Sassnitz, Rügen. I Havnefyret paa Ø-Molens Hoved ved Sassnitz er indsat en grøn Viinkel, der lyser fra S. 22° V. gennem V. til N. 63° V. 54° 30' 34" N. Br. 13° 38' 35" Ø. Lgd.

III. Nordse, Nordhavet og Hvide Hav.

1129. Tønder flyttet. Loreley Bank, Hølgoland, Tyskland. Den hvide Baaketønde med S-lig Topetegne Loreley Bank S. er paa Grund af Uddybningsarbejder flyttet og ligger nu i 12 m Vand, paa 54° 11' 20" N. Br. 7° 59' 53" Ø. Lgd. Den hvide Stationsønde ligger 100 m NV. derfra. (Kort Nr. 180).

1130. Fyrskibet »Elbe II« atter udlagt og »Elbe III« midlertidig ombyttet. Elben. Fyrskibet »Elbe II« er atter udlagt. Fyrskibet »Elbe III« er ombyttet med et tomastet Reservefyrskib, med samme Dag- og Natsignaler som »Elbe III«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 944. København 1910).

1131. Radiotelegrafisk Tidssignal. Norddeich. Ostfriesland. Fra Norddeich Radiotelegraf Station gives daglig Tidssignal Kl. 12 Md. og Kl. 12 Min. givene Middeleld eller Kl. 1 Em. og Kl. 1 Em. mellemeuropæisk Middeleld. Signalerne gives efter Greenwiche Tid paa følgende Maade:

		Betydning:
11 Tim. 53 Min. til 55 Min.	o. s. v.	v v v (til Afstemning)
11 Tim. 57 Min. 47 Sek.	o. s. v.	Giv Agt. (Kendingsignal for Norddeich)
		m g z (Middeleld Greenwiche Zeit)
11 Tim. 58 Min. 38 Sek.	lang Pause	Giv Agt.
	kort Pause	
	46 Sek.	
	47 Sek.	
	48 Sek.	
	49 Sek.	
	50 Sek.	
	kort Pause	
	56 Sek.	
	57 Sek.	
	58 Sek.	
	59 Sek.	
11 Tim. 59 Min. 0 Sek.	kort Pause	Tidssignal.
	6 Sek.	
	7 Sek.	
	8 Sek.	
	9 Sek.	
	10 Sek.	
	lang Pause	
11 Tim. 59 Min.	36 Sek.	
	37 Sek.	
	38 Sek.	
	39 Sek.	
	40 Sek.	
	kort Pause	
	46 Sek.	
	47 Sek.	
	48 Sek.	
	49 Sek.	
	50 Sek.	
	kort Pause	
	56 Sek.	
	57 Sek.	
	58 Sek.	
	59 Sek.	
12 Tim. 0 Min. 0 Sek.	kort Pause	Tidssignal.
	6 Sek.	

Tidssignalet er inddeelt i to gange tre grupper, hver af 5 Sekunders Varighed, saaledes at hver Gruppe ender med hel 10 Sekund, og den sidste angiver Kl. 12 t. Greenwiche Middeleld. Hvert Signal varer omtrent $\frac{1}{2}$ Sekund, og det er Signalets Begyndelse, der angiver øjeblikket for den hele Sekund, det betegner. Signalet gives automatisk fra Observatoriet i Wilhelmshaven.

Skulde Signalet af en eller anden Grund ikke være algyvet nøjagtigt, vil det umiddelbart efter det blive telegraferet: »Zeilsignal ungenügend«.

Signalet har været prøvet i to Uger af de tyske Krigsskibe og har vist sig at være let at benytte.

1132. Fortøjnings udlagt til Forsøg. Emden. Ems. To graa Fortøjnings for mindre Skibe er til Forsøg udlagt Ø for Indløbet til Emden Ydenhavn. 53° 20' 30" N. Br. 7° 11' 00" Ø. Lgd. og 53° 20' 30" N. Br. 7° 11' 45" Ø. Lgd.

1133. Dybde. Stortemelk. Zeegat van Terschelling. Holland. I Stortemelk er der i Lededyrlinien fundet en mindste Dybde af 4^m mellem Spidsstønde Nr. 1 med Ballon og Spidsstønde Nr. 2.

1134. Flaade udlagt. Zeegat van Texel. En Flaade til Skydning er udlagt i Zeegat van Texel, tæt ved S.-Kysten. Fra Flaaden vises et hvidt, fast Fyr. 52° 58' 12" N. Br. 4° 49' 14" Ø. Lgd.

1135. Sømineveelser. Fra 10de Juni til 1ste Oktober 1910 afholdes Sømineveelser i Nieuwe Rotterdamsche Waterweg; S. for Spidsstøndelinen, ud for Fort Hoek van Holland. Pladsen er mod Faryandet almærket med røde Spidsstønder og paa S-Siden med grønne Tønder.

Fra 6te Juni til 2den September 1910 afholdes Sømineveelser i Haringvliet, e. 2 Kbl V. for Hølvroekstunns, mest uden for Sørskibslaryandet. Pladsen almærkes med Spidsstønder og Stumpstønder.

Fra 6te Juli til 2den September 1910 afholdes Sømineveelser i Volkerak (Hellegat), saa vilt muligt uden for det almærkede Faryand, ud for Fort »De Kuyter«. Pladsen almærkes med Tønder.

1136. Forandring i Afmærkning. Krammer. Zeegat van Brouwershaven. I Nieuwe Waterweter, Krammer, er udlagt en Stumpstønde Nr. 11 a, paa 51° 39' 8" N. Br. 4° 11' 5" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 11, Krammer, er flyttet e. 150 m N. hen.

1137. Fyr forandret. Borsele. Wester Schelde. Den 1ste Juni 1910 forandres Borsele lare Fyr til at vise rødt Lys ned ad Floden fra N.-Kysten til N. 67° V. over Kaloot, hvidt Lys derfra til 50 m N. for Spidsstønde Nr. 3, rødt Lys derfra til 50 m Ø. for Spidsstønde Nr. 6, hvidt Lys derfra gennem S. til S. 58° Ø, rødt Lys derfra til S. 76° Ø. over Rang van Borsele, hvidt derfra op ad Floden. 51° 24' 42" N. Br. 3° 44' 6" Ø. Lgd.

1138. Forandring i Afmærkning. Hoofduplaat. Veregat. Zeegat van Zieriksee. Den rød og sort vandret stribe Kløkketønde i Faryandet ved Hoofduplaat er ombyttet med en rød og sort vandret stribe Kugletønde med Diamant. 51° 24' 32" N. Br. 3° 33' 35" Ø. Lgd.

Spidsstønderne Nr. 1 og 2 og Stumpstønderne Nr. 2 og 3 i Veregat er flyttet til henholdsvis 51° 35' 34" N. Br. 3° 37' 8" Ø. Lgd., 51° 35' 22" N. Br. 3° 37' 30" Ø. Lgd., 51° 35' 48" N. Br. 3° 37' 18" Ø. Lgd., og 51° 35' 30" N. Br. 3° 37' 35" Ø. Lgd.

1139. Dybde. Zeegat van Zieriksee. I Schaar van Onrust er Dybden midtfaryands 4^m m, langs Spidsstøndekanten 3^m m og langs Stumpstøndekanten 5^m m.

I Veregat er Dybden midtfaryands 4^m m.

I den graverede Rende NV. for Vere Haven er der midtfaryands 2^m m, langs Spidsstøndekanten 2^m m, og langs Stumpstøndekanten 3^m m.

1140. Tønder til Skydning flyttet. Long Sand. Thamsen. England. Den SV.-ligste Tønde til Skydning ligger nu 17 Kbl S. 80° Ø. fra South Long Sand Tønde, paa 51° 31' 17" N. Br. 1° 24' 6" Ø. Lgd., og de andre Tønder henholdsvis 4, 7, 11, 14 og 17½ Kbl N. 61° Ø. fra den.

Midten af det SV.-lige Par Skive Tønder ligger paa 51° 31' 58" N. Br. 1° 28' 50" Ø. Lgd. og de to andre Par henholdsvis 7 og 14 Kbl N. 61° Ø. fra den. Den indre Linie af Tønder til Skydning er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 857. Kjøbenhavn 1910).

1141. Vrag. Fyrskibet »Dudgeon« N. Et Vrag med en Mast over Vandet ligger 3 Sm N. 21° V. fra Fyrskibet »Dudgeon«, som ligger paa 53° 14' N. Br. 0° 57' Ø. Lgd.

Et hvidt Lynfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, skal tændes paa Fyrt Evididje Bournou, c. 2 Sm N. for Cap Baba, paa V-Pynten af den lille Bugt Kisi Agsi. Flammens Højde: 77 m. Lysevnen: 15 Sm. Hvidt, 9 m højt Taarn. 41° 19' 20" N. Br. 31° 26' 30" Ø. Lgd.

Et rødt, fast Fyr skal tændes paa Cap Baba, V-Pynten af Bugten Heracée. Flammens Højde: 24 m. Lysevnen: 5 Sm. Hvid Fyrt paa et hvidt Hus med rødt Tag. 41° 17' 53" N. Br. 31° 26' 41" Ø. Lgd. Arbejderne er paa begyndt.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1154. Baaker opført. Itala Ankerplads. Benadir. Afrika. Ved Itala Ankerplads er opført følgende Baaker: N. for Ras Malable to Ledebaaker: Bagbaaken er pyramideformet og staaer 3900 m S. 38° V. fra Stationsbygningen, Forbaaken er en Pæl med Ballon, 300 m N. 81½° V. fra Bagbaaken. Holdt overet leder de fra Søen til Ankerpladsen.

En pyramideformet Baake med Trekant med Spidsen nedad, 225 m S. 58½° V. fra Stationsbygningen. Holdt overet med Somærket paa Højen Bur El Harian leder den til den S.-lige Ankerplads.

En Flagstang 950 m N. 32½° Ø. fra Stationsbygningen.

En trebenet Baake med Trekant med Spidsen nedad 2140 m S. 55° V. fra Stationsbygningen.

1155. Grund findes ikke. Harnai (Herni) Fyr V. Forindien V.-Kyst. 9, m Grundten 4½ Sm. S. 81° V. fra Harnai Fyr findes ikke og er udtaget af Kortene. 17° 48' N. Br. 73° 51' Ø. Lgd.

1156. Lystønde udlagt. Ona Gala Ridge. Ceylon V.-Kyst. Tønden paa S.-Enden af Ona Gala Ridge er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-formorkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 6° 59' N. Br. 79° 50' Ø. Lgd.

1157. Nyt Indløb. Belysning forandret. Madras Harbour. Forindien. Ved Madras Harbour er det gamle Indløb lukket, og et nyt, c. 120 m bredt Indløb aabnet gennem den N.-lige Bølgebrøder. En ny Bølgebrøder, North Arm, er bygget og strækker sig fra N.-Bølgebrøderens NØ.-Hjørne c. 410 m N. 21° Ø. ud. Det røde, faste Fyr ved det gamle Indløb er slukket.

Paa V.-Siden af det nye Indløb er tændt et rødt, fast Fyr. 5½ Kbl N. 72° Ø. fra Cornwallis Monument, som staaer paa 13° 5', N. Br. 80° 17' Ø. Lgd. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 6 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Cylindrisk, 7 m høj Søjle.

Paa Ø.-Siden af det nye Indløb er tændt et rødt, fast Fyr, ganske som det paa V.-Siden.

Paa Yderenden af North Arm er tændt et grønt, fast Fyr 7¾ Kbl N. 66° Ø. fra Cornwallis Monument. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 4 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Kegleformet, 7 m høj Søjle.

Dybden S. for Havnen er aftaget, og Kortet er upaaideligt. Et nyt Kort vil om kort Tid udkomme.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1158. Fyrtaarn forandret Farve. Sembilangan. Madoera. Sembilangan Fyrtaarn er paa den Side, som vender mod Barren i Westervarwater, malet rødt paa de øverste 20 m. 7° 3' S. Br. 112° 40' Ø. Lgd.

1159. Rev. Banka NØ.-Kyst. Revet paa 1° 49' S. Br. 106° 8' Ø. Lgd. er et lille Steunrev med 2,5 m Vand. Paa dets NØ.-Side ligger en rød Spidstønde med Ballon. Revet paa 1° 49', N. Br. 106° 8' Ø. Lgd. er et lille Steunrev med 2,5 m Vand.

Kjøbenhavns Børskurs d. 2. Juni 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93¼ — 1/2	93¼	93½
Danmark		43½	48
Norden		80½	81
København	5 — 6½	6¼	7
Carl		68¼	70
Dannebrog		72¾	93½
Skjold		42¼	43¼
Urania		6	8
Union		6½	7
Dampsk. af 1896		72½	74
Hejmdal		84	86
Østasiatiske	154½ — 153¾	153¾	154¼
Østersøen		—	—
Nordsøen		1	5
Gorm		65	75
Torm		60	70
Inga		3	6
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		—	—
Forenede Bugser-Selskab	50	49	51
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	32¼ — 31¾	32	32¼
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102	105
4½% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3½% uops. Stats.		93¾	95½
3½% Husejer Kreditk.	85¾ — 1/2	85½	85¾
3½% Kbhvn.s Kreditf.	90	89¾	90¼
4% — — — 2. Serie.		94¼	94½
4% — — — 1. — — —		96½	97½
3½% Østift. Kreditf.	88¾	88¾	88¾
4% — — — — —		93¼	93¾
3½% Landkreditk.		92¼	92¾
4% Østift. Kreditf.		98¾	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	151¾ — 152	151½	152
Privatbank	102¾	102½	102¾
Landmandsbank	132½ — 1/4	132¼	132½
Handelsbank		133¾	134¼
Grundejerbank	23½ — 1/4	23	23½
Burm. & Wain	87½ — 1/4	87½	87¾
Helsingørs Jærnsk.	85½	85½	86
Sukkerfabr.	256¼ — 254½	255	255½
Byggeri Aktier	164¾	164½	165

Vekselkurser d. 1. Juni 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.23	18.19
Paris	72.20	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Bers d. 1. Juni 1910.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols.	92.00
3½% — — — Boden Kredit.	88.75
5% Mexikanske 1899	100.50
5% Rumænske Stats	102.25
4% — — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 124,000, „Norden“ 4,000, „København“ 80,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 10,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 23,000, „Hejmdal“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 196,000, „Østasiatisk“ 238,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden

Paa Stenen, der ligger fra Stenen Kg. Liat i S. 78° V., og fra Tg. Belajar i N. 49° V., er der 0,3 m Vand.
 En lille Koralggrund med 7 m Vand ligger fra Stenen Kg. Liat i S. 76° V., og fra Tg. Belajar i N. 31° V.
 En lille Koralggrund med 6,2 m Vand ligger fra Stenen Kg. Liat i S. 77° V., og fra Tg. Belajar i N. 16° V.
 En lille Koralggrund med 8 m Vand er fundet fra Lajaug Yderpynt i S. 43° V., og fra Stenen Kg. Liat i S. 30° V.
 En lille Koralggrund med 10 m Vand er fundet, fra Lajaug Yderpynt i N. 57° V., og fra Stenen Kg. Liat i S. 12° V.
1160. Taagesignaler forantrøt, China. Ved nedanførte Fyr gives nu Taagesignaler, naar et Skibs Taagesignal høres, saaledes: Et Kanonstød og efter 5 Minutters Forløb To-Skud, der gentages hver 5 Minutter, naar Skibets Taagesignal vedbliver at høres og viser, at det er i Gang.
 Pansen i To-Skuddene er som anført ved hvert Fyr, saaledes:
 Sheep Island, 2 Minutter. — West Volcano Island, 1 Minut. — Bonham Island, 10 Sekunder. — Rugged Island, 30 Sekunder. — Gutzlaff, 2 Minutter. — North Saddle, 30 Sekunder. — Sharvelian, 1 Minut. — Ø-Spiden af Shantung, naar Stenen er i Uorden, 1 Minut. — Kung Tung Tao, 2 Minutter. — Howki Island, 1 Minut.
 Fra 1ste Juli 1910 gives samme Taagesignaler fra følgende Fyr med den vedføjede Pansel i To-Skuddene:
 Cape of Good Hope, 10 Sekunder. — Lamnoks, 2 Minutter. — Chapel Island, 1 Minut. — Tsing Sen Island, 2 Minutter. — Dodd Island, 10 Sekunder. — Oeksen, 2 Minutter. — Turnabout Island, 1 Minut. — Tung Kuen Island, 10 Sekunder. — Tung Yung, 2 Minutter.

Karantænebestemmelser m. m.

1161. Karantænebestemmelser. Malta. — De russiske Havne Berhansk og Maringol og Kysten mellem dem er erklæret for smittet af Kolera.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Ad. A. Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 31./5. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Karthagena 1./6. — Algarve, Borries, afg. Petersborg 1./6. til Råfsjö. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 29./5. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 1./6. for Tunis. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 2./6. — Arkansas, Petersen, afg. St. John 29./5. til Browhead. — Arno, Strubberg, ank. hertil 31./5. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 31./5. for Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 31./5. — Beira, Lunge, ank. Newcastle 1./6. — C. P. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 29./5. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 31./5. — Christian IX, Holm, ank. hertil 31./5. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gioja 1./6. til Licata. — Douro, Søberg, afg. Riga 1./6. til Petersborg. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 29./5. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 29./5. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 23./5. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 30./5. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 26./5. til Kristiansand. — Hengest, Munch, ank. Riga 2./6. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 1./6. til Danzig. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 30./5. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 1./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./5. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 27./5. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 2./6. for Antwerpen. — Kursk, Gømmesen, ank. hertil 29./5. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 1./6. — Loire, Caignou, ank. Wiborg 31./5. — Louise, Mikkelsen, ank. Antwerpen 26./5. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 30./5. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 29./5. — Moskov, Jønsen, ank. Havre 2./6. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Lissabon 31./5. hertil. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 30./5. til Petersborg. — O. B. Sudr, Frisenette, ank. Petersborg 31./5. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 1./6. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 31./5. — Pennsylvania, Gotsche, afg. Savannah 15./5. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. London 30./5. — Pregel, Iversen, ank. Königsberg 30./5. — Saga, Wi-berg, ank. Riga 29./5. — Saxo, Müller, ank. hertil 25./5. — Skalholt, Gotthardt, afg. Hull 2./6. til Antwerpen. — Texas,

en lang Række af tidligere Rejser har styret i godt Vejr paa dette Sted. Skibet tørnede med Forenden og syntes at brække en under-søisk Hindring af. Virkningen af Stødet var kun at bringe dets Fart ned til 8 Knob, medens man maatte have ventet, at det havde løbet hele Bunden af sig. Det tog 13 Minutter at stoppe Skibet, efter at det havde stødt, og i den Tid løb det 1 à 1½ Sm. Fyrmesteren paa Kap Leeuwin Fyr erklærede, at »Pericles« havde været 3 Sm. udenfor Kystens farlige Omraade.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Transport- og Bugserdamperen »Kongedybet«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning 2den Ingeniørdirektions 3die Bygningsdistrikt, Kjøbenhavn, foretoges d. 30. Maj officiel Prøvetur i Sundet, paa hvilken nøjagtige Observationer ikke kunde tages grundet paa meget ugunstigt Vejr, men da Skibets Præstationer iøvrigt viste sig kontraktmæssige overtoges det efter endt Prøvetur af Direktionen.

Skibet, der er bygget helt af Staal, er 59' ½" langt i Hoveddækket, 14' 8" bredt og 7' 8½" dybt i Rummet og forsynet med Kompound Maskine med Overflade-Kondensation paa 100 ind. HK.

Den 31. Maj blev hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft en ny Damper sat i Vandet. Skibet, der fik Navnet »Activ«, bygges for Regning Th. Rasmusens Søner, Korsør.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
 Faas hos de fleste Handlende.
 Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Lissner, pass. Dunnet Head 2./6. hertil. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 2./6. — Tiber, Bech, afg. Dunkerque 1./6. til Swansea. — Tyr, Thanning, ank. Windau 2./6. — United States, Wulff, afg. herfra 2./6. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. Stettin 30./5. — Dagfin, ank. Liverpool 31./5. — Karin, afg. fra Swansea 31./5. hertil. — Vadsø, afgik herfra 30./5. til Manchester.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 1./6. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Ghent 28./5. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 31./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kiel 31./5. til Rigabugten. — Russ, Petersen, ank. Blyth 29./5. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Temrink 28./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 17./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Malmö 31./5. til Uleåborg. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Haderslev 31./5. til Hartlepool. — Vladimir Reitz, Olsen, ank. Kiel 26./5. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Spezia 24./5. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 29./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kotka 28./5. — Eileen, Hansen, ank. Valencia 30./5. — Hebe, Gregersen, pass. Skagen 31./5. for La Rochelle. — Inger, Larsen, ank. Antwerpen 29./5. — Johanne, Thøgersen, ank. Ziginhor 28./5. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Iviza 29./5. — Cito, Jepsen, afg. Castellon 28./5. til Hull. — Napoli, Brinch, ank. Liverpool 29./5. — Boddil, Uldall, pass. Helsingør 31./5. for Viborg. — Dagmar, Mikelsen, afg. Middlesbro 28./5. til Wiborg. — Norma, Schiff, ank. Cork 28./5. — Alfa, Lauritsen, ank. Sörnäs 30./5.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 1./6. — Helene, Sørensen, ank. København 31./5. — Sjølland, Dam, ank. Methil 30./5. — Agnete, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 29./5. — Hermia, Hansen, ank. Stettin 29./5. — Alice, Schultz, ank. Randers 30./5.

Svendsen & Christensen. T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Havre 1./6. — N. G. Petersen, Hansen, afg. Wiborg 28./5. — E. M. Dalgas, Møller, pass. København 31./5. nordg. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Helsingør 30./5. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Rouen 28./5. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Kiel 30./5. — Ajax, Brorsen, afg. Stettin 1./6. — G. Kock, Jørgensen, pass. København 28./5. nordg. — St. St. Blicher, Christensen, pass. København 28./5. nordg. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Cardiff 31./5. — P. Willemoes, Albertsen, ank. Rotterdam 26./5. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Archangel 1./6.

Heimdahl. Helga, Vaaben Hansen, afg. Piteå 31./5. — Martha, Christensen, ank. Seaham 28./5. — Elna, Rathje, ank. Archangel 24./5. — Therese, Petersen, ank. Philippeville 26./5. — Simone, Møller, ank. Rouen 28./5. — Jeanne, Løffler, ank. Norrköping 1./6. — Vera, Risø, ank. Archangel 28./5. — Daisy, Lagesen, afg. Leith 31./5. — Anine, Leth, ank. Onega 25./5.

Frem. Austa, Bagger, ank. Huelva 1./6. — Vera, Thing, ank. Reykjavik 1./6. — Freja, Nielsen, afg. Faaborg 1./6.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Gand 26./5. — Hamlet, Jørgensen, ank. Aarhus 27./5. — Helge, Pii, ank. Kronstadt 29./5. — Rolf, Reese, afg. West Hartlepool 25./5. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Petersborg 29./5.

Skandia. Gulfaxe, Ankensen, ank. Korsør 31./5. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 31./5. til Helsingør. — Rimfaxe, Faber, ank. Helsingør 29./5. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Libau 29./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Grimsby 31./5. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 30./5. — Carl Hecksher, Starck, afg. Carlotorte 23./5. — Dania, Lindberg, afg. North Shields 28./5. — Normannia, Eriksen, ank. Bay of Fundy 31./5. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 29./5. — Canadia, Jespersen, afg. Barbados 28./5. — Livonia, Jørgensen, afg. Burntisland 25./5.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Westwobanau 25./5. — Patria, ank. Boston 22./5. — Gratia, Sørensen, afg. Algier 30./5. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 26./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 31./5. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 24./5. — Caledonia, Hansen, ank. Livorno 29./5. — Sarmatia, Pedersen, afg. Cardiff 25./5. — Kotionia, Rasmussen, ank. Dunkerque 23./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Sundsvall 24./5. — Granaria, Poulsen, ank. København 25./5. — Carbonia, Mathiasen, ank. Grimsby 27./5. — Estonia, Winckler, afg. Halifax 24./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Helsingør 31./5. — Selandia, Troensegaard, ank. Caen 30./5. — Secalia, Jensen, afg. Baltimore 29./5. — Frumentia, Andersen, ank. New York 27./5. — Boscia, Skovgaard, afg. Parrsboro 21./5.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 23./5.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 31./5. — London, Bom, ank. Salombal 23./5. — Paris, Tholander, ank. Leith 30./5. — Bryssel, Kaas, afg. Bordeaux 31./5. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 27./5. til Amsterdam. — Wien, Bock Hansen, afg. Rufisque 26./5. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Bathurst 26./5.

Det Østasiatiske Kompagni. Indien, Gabe, ank. Antwerpen 27./5. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 30./5. til Suez. — Siam, Cortsen, pass. Perim 29./5. for Sabang. — Cathay, Kruse, pass. Aden 31./5. for Suez. — Pagan, Knudsen, afg. Kjøbenhavn 1./6. til Nørre Sundby. — Samui, Licht, pass. Quessant 22./5. for Port Said. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 1./6. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Singapore 29./5. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Singapore 18./5. til Suez.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Jensen, ank. London 29./5. — St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 20./5. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 22./5. til Demerara.

Urania. Polarstjernen, Brauth, ank. Frederikshavn 27./5. — Eklipptika, Hemmingsen, ank. Rouen 22./5. — Kronprinsesse Louise, Petersen, pass. Skagen 27./5. for Rotterdam. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 27./5.

Nordsoen. Nordland, Møller, pass. Kjøbenhavn 1./6. for Grimsby. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Haustholm 31./5. for Kronstadt. — England, Andersen, ank. Sunderland 1./6. — Holland, Poulsen, afg. Swansea 25./5. — Russland, Madsen, ank. Randers 30./5.

Europa. Europa, Hansen, pass. Skagen 30./5. for Kronstadt. — Frankrig, Friis, ank. Rouen 29./5. — Tyskland, Danstrup, afg. Archangel 20./5. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 30./5.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Blyth 30./5.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Kjøbenhavn 30./5. til Færøerne og Island. — Mjølner, Clausen, ank. Akureyri 31./5.

Thure. H. A. Hansen, Hansen, ank. Kings Lynn 28./5.

Sejlskibe.

Rønne. John Hintze, Knudsen, er ank. Stolpemünde. — Proven, Olsen, ank. Mariager 23./5. — Veset, Kofoed, ank. Danzig 24./5. — Sigurd, Kofoed, ank. Kalmar 24./5. — Bornholm, Nykær, ank. Kronstadt 27./5. — Kastor, Klausen, ank. Danzig 27./5. — Hermod, Grønvall, ank. Osearshavn 28./5.

Svendborg. Urda, Hansen, ank. Brevik 25./5. — Skjold, Larsen, ank. St. Valery sur Somme 25./5. — Emanuel, Bentzen, ank. Drøbak 26./5. — Ragnhild, Andersen, ank. Wiborg 25./5. — Apollo, Nielsen, ank. Havre Red 26./5. — Frejr, Jensen, ank. Halmstad 26./5. — Nanna, Madsen, ank. Pont L'Abbes 26./5. — Solon, Rask, ank. Helsingfors 27./5. — Lauritz, Dam, ank. Wiborg 25./5. — Hans Ditlev, Christiansen, ank. Libau 26./5. — Valdemar, Andraesen, ank. Stettin 27./5. — Peter, Jørgensen, ank. Karlskrona 27./5. — Rossing, Larsen, ank. Åhus 27./5. — Fylla, Rasmussen, ank. Sundsvall 27./5. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Quimper Red 27./5. — Galathea, Jensen, ank. Boness 26./5. — Pallesen, Rasmussen, ank. Grimsby 30./5. — Severine, Jensen, ank. Allinge 30./5. — Valborg, Rasmussen, ank. Helsingør 29./5. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Fowey 30./5. — Britannia, Rasmussen, ank. London 30./5. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Charlestown (C.) 29./5. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 28./5. — Neptunus, Nielsen, ank. Pillau 27./5. — Mercur, Lund, ank. St. Waast 27./5. — Esther, Petersen, ank. Libau 27./5. — Union, Olsen, ank. Königsberg 27./5. — Libra, Hansen, ank. Pont L'Abbes 27./5. — Lyø, Jensen, ank. Bremen 28./5. — Erik, Hansen, ank. Raumo 30./5. — Apollo, Nielsen, ank. Paimpool 30./5. — Niels Juel, Olsen, ank. Sables d'Olonne 31./5. — Marie, Nielsen, ank. Aalborg 31./5. — Belona, Nielsen, ank. Bridgeness 31./5. — Ane, Jørgensen, ank. Lemkinhafen 28./5. — Grethe, Hansen, ank. Kristiansstad 31./5. — Triton, Nielsen, ank. Charlestown (C.) 31./5. — Zenitha, Jensen, ank. Wiborg 31./5. — Guldborg, Rue-lykke, ank. Blyth 1./6. — Noah, Jørgensen, ank. Örnköldsvik 31./5. — London, Andersen, ank. Kotka 1./6. — Gefion, Jørgensen, ank. Frederiksstad 31./5. — Emilie, Rasmussen, ank. Rügenwalde 1./6. — Ignatz Breum, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 1./6.

Æra. Diana, Hansen, ank. Piteå 28./5. — Kathinka, Olsen, ank. Fejø 28./5. — Nauta, Stærke, ank. Tvillingate N. F. 28./5. — Saga, Olsen, ank. Cadiz 29./5. — Argo, Clausen, ank. St. Johns (N. F.) 29./5. — Ceres, Bager, ank. Exmouth 30./5. — Merkur, Christensen, afg. Havnefjord 20./5. til Middlesbro. — Villi, Knudsen, afg. Bridgeness 26./5. til Nakskov. — Amalie, Andersen, ank. Flækkefjord 29./5. — Malfridur, Hansen, ank. Aalborg 30./5. — Hjalmar, Christoffersen, ank. Isafjord (Island) 28./5. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Wemyss 28./5. — Ellen, Lauritzen, ank. Landernau 28./5. — Henry, Bager, ank. Kristiania 30./5. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 31./5. — Hydra, Jørgensen, ank. Middlesbro 31./5. — Herkules, Bager, ank. Åhus 31./5.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 3. Juni 1910. — Sø- og Handelsrettsdomme. — Det procentvise Tab af Skibe efter Nationalitet i de sidste 20 Aar. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandlæt præpareret Dug, Her- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.
Telefon 229.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgttere etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Garbøllermøen, Kjøbenhavn.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasse's Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasse's Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 7. Juni 1910.

Engelsk Søretsdøm. I Oktober Maaned f. A. strandede Dampere »South-Australian« paa Wallis Island og gik tabt. I en i Suva, Fidjii, afholdt Soret blev Kaptajnen anset som den, der havde hele Skylden for Ulykken, fordi han paa en Tid, hvor Skibets Navigering havde krævet hans personlige Tilsyn, var forblevet under Dækket. Kaptajnens Forhold blev især dadlet, fordi han, der styrede mod Land, vidste, at Strømmen var meget vekslende paa dette Sted, og fordi han udelukkende kontrollerede Damperefsart ved Hjælp af Maskinens Omdrejninger, fortæller »Hamb. Corr.« Retten fratog Kaptajnen hans Skibsførerpatent i tre Maaneder.

Barken »Sørine« af Fanø. »Shipp. Gaz.« skriver: »Der forestaar nu den danske Bark »Sørine«, som for et Par Maaneder siden gav Anledning til Bekymring, fordi den var blevet prajet i Nord Atlanterhavet i en delvis afmastet Tilstand paa Rejse fra Cuba til Falmouth, en interessant Rejse. Dette Skib lader nu i London for Charlton i Hudson Bay; en Station, som Hudson Bay Company's Dampbark »Discovery« hvert Aar plejer at besøge. »Sørine« vil rimeligvis blive det eneste Sejlskib, der i Aar kommer til at gaa direkte fra Themsen til Hudson Bay.

»Sørine«, der er en Bark paa 381 Netto Reg.-Tons, har i sin Tid oplevet adskillige Eventyr. For omtrent tre Aar siden kæntrede den under en Bugsering, men blev hjerget og bragt til London, hvor den lastede til Falklands Øerne. Snurrik nok, at den nu, efter at have mistet Rigningen i Nord Atlanterhavet i Slutningen af forrige Aar eller begynder sin Rejse fra London. For en Tid var »Sørine« paa Listen over savnede Skibe, men al Bekymring forsvandt, da det ankom til Kanalen. Fra Falmouth blev Skibet bugseret til Antwerpen, hvor det blev repareret. I Slutningen af April kom det til Themsen, hvor det den 2. Maj begyndte at lade for Hudson Bay, og det vil nu snart tiltræde sin usædvanlige Rejse.«

Fra Stockholm er det blevet meddelt »Hamb. Börsenhalle«, at to Kommissioner, som begge Rigsdagens Kamre har nedsat for at undersøge Spørgsmaalet om Udlægningen af et Fyrskib ved Ølands Sydspids, begge er kommet til den Anskuelse, at det er paatrængende nødvendigt at anbefale Udlægningen.

Indkøb af franske Skibe. Advarsel til Skibsredere. I Anledning af et indtruffet Tilfælde har den norske Legation i Paris anmodet Søfartskontoret i Kristiania om at henlede Opmærksomheden paa, at det ved Indkøb af franske Skibe altid er nødvendigt, at Køberne nøje forvisser sig om, hvorvidt der paa Skibet hviler Pantehæftelse. I Principet er nemlig, efter fransk Ret, Salg til en Udlænding af et med Pant behæftet fransk Skib forbudt. (»Norg. Sjøft.«)

Beri-Beri. Havnelægen i Tynegebetet, Dr. Harker, giver, foranlediget ved nogle indtrufne Beri-Beri Tilfælde om Bord paa en brasiliansk Krydser »Barroso«, forskellige Raad med Hensyn til at dræbe Beri-Beri Kimene om Bord i et Skib eller til dog at forhindre deres Udbredelse. Han anbefaler Skibsføreren straks at foretage en Ændring af Spisesedlen, saa snart de første Tegn paa Sygdommen viser sig og i Særdeleshed ikke mere at give Ris, at desinficere og male Beboelsesrummene grundigt og at forbedre Ventilationen, førend Beboelses- og Soverummene igen tages i Brug. Da disse Forholdsregler ogsaa lader sig gennemføre paa Søen i Løbet af kort Tid, vil det være muligt midlertidigt at anbringe Mandskabet paa et godt ventileret Sted. Naar Beri-Beri-Syge straks bliver fjernet fra deres hidtidige Opholdssted og anbragt i godt udluftede Rum, saa kommer de sig ofte hurtigt, da slet og forurenede Luft nemlig maa anses som den hovedsagelige Befordrer af Sygdommen.

(»Hansa«.)

I den nærmeste Fremtid vil der i Følge »Hansa« blive dannet et østrigsk Radio-Telegraf-Selskab, og alle den østerrigske Dampskibsflaades Kyst- og Landstationer skal forsynes med Telefunkenstationer.

Traadløs Telegrafi. Traadløse Telegrammer fra transatlantiske Dampere, der befinder sig paa Søen paa Vej til det evropæiske Fastland, har hidtil i første Linie maattet dirigeres over England, da der indtil nu ikke har været offentlig Tjeneste paa de Stationer, der findes paa den franske Kyst. I Følge Meddelelse fra den franske Marinebestyrelse skal imidlertid de franske Marinestationer for traadløs Telegrafi i Dunkerque, Cherbourg, Brest og Rochefort aabnes for den almindelige Trafik fra den 15. Maj d. A. Stationerne vil være aabne fra Kl. 7 Morgen til Kl. 7 Aften.

(»Hansa«.)

En international Lastelinie. Stettin, 4. Juni. (Ritz. Bur.). »Seberufsgenossenschaft« genvalgte paa et Møde her i Dag Rederen Richard Crogmann fra Hamburg til Formand. Af Aarsberetningen fremgik det, at Institutionen til Forbundsregeringen har indsendt Andragende om, at den engelske Regering maa blive opfordret til at arbejde med paa en Overenskomst mellem de evropæiske Stater angaaende en international Lastelinie.

Bestilling af store engelske Handelskibe. Allan-Linien har begæret Tilbud om Bygningen af to meget store Dampskibe med Turbinemaskiner paa 20,000 Tons og med 22 Knobs Fart til Farten mellem Liverpool og Kanada, og Cunard-Linien har bestilt et 600 Fod langt og 70 Fod bredt Skib paa 18,000 Tons hos et Firma i Wallsend. (Berl. Tid.)

Lodsning i Sundet.

Vi har fra Lodsinspektøren ved Dragør Lodseri modtaget følgende:

Foranlediget ved en af Hr. Magnus Nielsson i »Shipping & Mercantile Gazette« for d. 19. Marts d. A. indrykkede Artikel, hvori det anbefales Skibe fra Østersøen at anvende svenske Lodser fra Falsterbo igennem Flinterenden og videre Nord paa igennem Sundet, skal jeg tillade mig at meddele nedenstaaende Oplysninger.

Danske Lodser udfører Lodsningen igennem hele Sundet — imellem Falsterbo og Kullen — og til de ved Sundet beliggende saa vel svenske som danske Havne.

Syd for Linien Kjøbenhavn—Malmö lodser de lige saa vel igennem Flinterenden, hvor Retten til Lodsning er den samme for danske som for svenske Lodser, som igennem Drogden, hvor de danske Lodser har Eneret til Lodsningen.

Ved daglig Vandstand kan mindste Dybde i Flinterenden anslaaes til 23½', i Drogden til 22½'; ved Lavvande er Vandstanden hyppig 4"—8", sjældent mere end 12" under daglig Vandstand. De angivne Maal er engelske. Saa vel ved Dag som ved Nat er der for Sejladsen igennem Drogden etableret Signaler for Vandstanden ved Nordre Røse Fyrtaarn og ved Dragør, hvorfra de kan aflæses ved Drogdens Fyrskib, Nord for hvilket Farvandet deler sig i Drogden og Flinterenden.

Naar Skibenes Dybgaaende tillader det, er Drogden at foretrække for Flinterenden, da Sejladsen igennem Drogden gaar paa samme Kurs som igennem den øvrige Del af Sundet, og da Vejen igennem Drogden er c. 6 Sm. kortere end igennem Flinterenden.

Saafrømt særlige Forhold skulde gøre det ønskeligt for Syd fra kommende Skibe at faa en Sundlods om Bord, forinden Afgangen fra en Østersøhavn eller ved Falsterbo, kan et saadant Ønske imødekommes ved Henvendelse til Lodsstationen i Dragør. Foreligger der ikke noget saadant Ønske, kan dansk Sundlods tages om Bord ved Drogdens Fyrskib, hvor der iøvrigt først begynder at indtræde nogen Vanskelighed ved Navigeringen. Ved dette Fyrskib er stationeret en med Motor forsynet Lodsbaad, der gaar hvert Skib i Møde, som observeres staaende op mod Sundet med Lodsflag i Top.

Dragør, den 3. Juni 1910.

Th. Messerschmidt.
Lodsinspektør.

Et godt udført Stykke Sømandsarbejde.

Dampskibet »Dania«s Rejse fra Filadelfia til Rotterdam, der har været omtalt her i Bladet i et Par Notitser den 13. og 24. Maj, har med Rette vakt en Del Opmærksomhed, der naturligvis navnlig samler sig om Maskinhavariet og den heldigt udførte foreløbige Reparation af den knækkede Mellemaksel.

For at kunne give vore Læsere Lejlighed til at danne sig et paalideligt Billede af Rejsens, Havariets og Reparationens Forløb, har vi henvendt os til »Dania«s Rederi, Dampskibsselskabet Kjøbenhavn, der velvilligst har meddelt os de nedenfor gengivne Udtog af Damperens Skibsdagbog og Maskindagbog.

»Dania« afgik fra Filadelfia d. 26. Marts d. A. med Stykgods til Rotterdam.

Uddrag af S/S. »Dania«s Skibsdagbog.

Torsdag d. 31. Marts. Vinden NØ., byget, høj Sø. Kl. 7 Morgen blev der slaaet Stop fra Maskinen, da der efter 1ste Mesters og Donkeymandens Udsagn, som havde Vagten, hørtes et Par stærke Stød i Maskinen, og ved Eftersyn viste det sig, at den agterste Mellemaksel var revnet. Mestrene gik straks i Gang med at faa Skaden repareret saa godt som muligt; Skibet arbejder haardt i den høje Sø. Det formodes, at Skruen har tøret imod en drivende Genstand i Vandet.

Fredag d. 1. April. Laa stadig stoppet for Reparationen. Kl. 11 Aften sagde 1ste Mester, at Akslen nu var saa godt repareret, som det lod sig gøre. Prøvede Maskinen baade frem og bak, og efter Mestrenes, Styrmandenes og Førerens Mening var Akslen saa godt repareret og sammenskruet, at Rejsen kunde fortsættes til Rotterdam i Stedet for at gaa i Nødhavn. Kl. 11,40 sattes Maskinen i Gang med halv Kraft, og den viste sig at arbejde godt; lod stadig Maskinen gaa med halv Kraft.

(Sign.) H. Pedersen. C. C. Jørgensen.
1. Stmd. 1. Mester.

O. Petersen S. Larsen. M. Svansson.
2. Stmd. 2. Mester. Tømmermand.

(Sign.) P. Petersen.
Fører.

Lørdag, d. 9. April Kl. c. 7 Morgen, tog Skibet en Braadsø over, som slog Styrbords Redningsbaad i Stykker, samt slog begge Koojerne i Skibssiden ind til Messen i Stykker, som fyldtes med Vand, hvorved en Del Inventar blev ødelagt; samme Sø slog tillige to Luftrør i Stykker, samt Broklædet paa Kommandobroen, og slog Gelænderet i Stykker paa Agterkant af Overbygningen. Vinden ØSØ., orkanagtig Storm med høj og brydende Sø; lagde Skibet rundt paa den anden Bov for at faa Koojerne i Messen tætnet og Styrbords Redningsbaad sat paa Plads, da samme var slaaet ud af Klamperne, og Surringerne

brækkede. Kl. c. 9 tog Skibet atter en Braadsø over, som fuldstændig knuste Bagbords Redningsbaad. Mandskabet gik straks i Gang med at bjerge saa meget af Inventaret som muligt og faa den knuste Baad bort fra Skibet, saa hurtigt som det lod sig gøre, for at ikke Stykkerne af Baaden skulde gøre Skade paa Presenningerne paa Lugerne. Flere af Koojerne i Skibssiden er gaaet i Stykker paa Grund af, at Skibet har arbejdet haardt i Søen; forskellige andre mindre Dele er slaaet i Stykker af Søen, og hele Dækket i Overbygningen er bleven læk. Siden Akslen er brækket, har Roret og Rorledningen, naar Skibet har ligget stoppet, arbejdet meget og taget haardt i Styremaskinen. Ved Eftersyn af Rorledningen viste det sig, at alle Rorkæderne er slidt meget, og Fjedrene brækkede.

(Sign.) H. L. Pedersen. O. Petersen. H. Sørensen.
1. Stmd. 2. Stmd. 3. Stmd.

(Sign.) M. Svansson. P. Petersen.
Tømmermand. Fører.

Uddrag af S/S »Dania«s Maskindagbog.

Torsdag d. 31. Marts Kl. c. 7. a. m. hørtes nogle Stød, som forekom mig at hidrøre fra Slag mod Skruen. Jeg undersøgte straks Maskinen, men fandt intet mærkbart, hvorfor jeg antog, at Lyden hidrørte fra Dækket, men en Stund derefter meddelte Donkeymanden mig, at de to agterste Lejer bevægede sig sidelværs. Straks gik jeg derud, men allerede paa Halvvejen var jeg klar over, at Akselbrud var indtraadt, hvorefter jeg skyndsomst vendte tilbage og afspærrede Dampen, lettede Sikkerhedsventilerne og beordrede Fyrene trukne.

Ved Eftersyn viste den agterste Mellemaksel sig at være knækket og bukket og kun sammenholdt af en Flig for Enden af Bruddet. Stævnrørets Pakdaase lækkede betydeligt, og Skrueakslen kastede antagelig som Følge af Presset fra Mellemakslen. Endvidere var alle Boltene løse i de to agterste Bæreljer.

Da Undersøgelsen var tilendebragt, begyndte vi straks at forfærdige det nødvendige til Skadens Udbedring. Til Sammenføjning af Bruddet benyttedes en Krumtappande forstærket af 8 Stkr. 4" Vinkler. Spilmuffer udboredes og benyttedes som Forkortningsstykker af Boltene. Mellem Hvidtmetallet og Akslen lagdes 4 Stk. 1/16" Plader, der dels skulde beskytte Hvidtmetallet, og dels formindske Diameteren i Panden, der er en 1/2" større end Akslen. Endvidere smededes der ud af Spilaksler 2 Stkr. Halsjern, der sammenholdtes af 1 1/2" Bolte og 18 Stkr. Kiler til Udfyldning af de aabne Rum i Revnen.

Da Arbejdet var saa vidt færdigt, at Sammentrækningen kunde paabegyndes, fastsattes en Wire omkring Skruebladet som Stopningsmiddel; Tørneapparatet indsattes, og Akslen sattes i Spænd paa samme Tid, som Bandagerne blev sammenskruet; desværre satte de saameget Pres paa Tørneapparatet, at det lille Snækkehjul sprængtes, hvorved vi udelukkede fra den Hjælpekilde.

Om Aftenen ved 5 Tiden var Akselbruddene tvunget saa meget mod hinanden, at Hammerslagene og Spændekraften forblev virkningsløse, men endnu var Aabningen 1 1/2".

For at tvinge Bruddene dette Stykke maatte vi anvende en langt større Kraft, end vi formaaede at yde med det til vor Raadighed staaende Værktøj. Vi greb da til den Udvej at lade Hovedmaskinen bakke en Stund og saa efterspændte det slække, dette Eksperiment gentoges atter og atter med bestandig større Kraft, og da Kl. var 11 Aften, var Bruddenes Endeflader tvunget mod hinanden, medens Aabningen paa Midten var 5/8".

Som Betyggelse for Arbejdets Soliditet og Bandagernes Modstandskraft satte vi Maskinen til at gaa fuld Kraft »Bak«, og da Skibet havde opnaaet Fart, skiftedes Kvadranten til »Head« uden at lukke for Dampen — en Manøvre i modsat Retning foretoges ligeledes, og alt holdt sig stabilt og uforandret.

Jeg anmodede derefter mine Undermestre om at udtale deres Mening om Reparationen, og om hvorvidt de med mig sympatiserede i at fortsætte Rejsen; men samtidig bad jeg dem erindre, at hvis Rejsen fortsattes, vilde der ej alene blive stillet store Fordringer til deres personlige Ydeevne, men at de ogsaa blev moralsk medansvarlige for Menneskeliv og Gods. Endvidere bad jeg dem overtænke, hvilke betydelige Tab vi gennem Returnering tilføjede vort Rederi. Idet Reparationen nødvendiggjorde Lastens Udlosning. De lovede begge at yde deres bedste Støtte under alle Forhold, som kunde indtræffe, og anbefalede at fortsætte Rejsen.

Derefter meddelte jeg Kaptajnen vore Anskuelse, og i et fælles Raad med ham besluttedes det at fortsætte Rejsen til Rotterdam.

April d. 1. Kl. 11,30 Aften gik vi an med halv Kraft, Vejret var godt, og Omdrejningerne øgedes hurtigt til normal fuld Kraft.

Søndag d. 3. Da Ledningen til Tunelbrønden er blevet forstoppet, har vi i de sidste Etmaal været i idelig Funktion med at adskille Flanger og Ventilhuse. Stævnrørets Pakdaase lækker betydeligt, og Vandet i Tunellen stiger; finder vi ikke Fejlen ret snart, nødsages vi enten til at hugge Hul til Tanken, eller ogsaa søge at faa Lastledningen forbundet til Tankrørene.

Akslen arbejder jævnt godt. Omdrejningerne er gennemsnitlig 55. pr. Minut, og Skibets Fart har de sidste to Etmaal været henholdsvis 188 og 211 Sm.

Stoppet for at efterse Bruddet. Alt vel. Lastledningen er atter i Orden.

Den 5. April Kl. 8. a. m. stoppet for at efterse Akslen, alt var fast og urokkelig. F. Kraft 8,10.

Forfærdiger Værktøj til Brug ved Bruddet.

Torsdag d. 7. April. Kl. 12 $\frac{3}{4}$ stoppedes Maskinen for at undersøge Akslen og efterspænde Bandagerne. Ny Kiler blev indsat og overgydt med Hvidtmetal for at holde dem paa Plads. Gik an Kl. 3,30.

Det blæser en østlig Storm. Skibet sætter og slingrer, og Maskinen rovser.

Fredag d. 8. April. Orkanagtig Storm. voldsom Sø, Maskinen rovser og sitrer, og Vand vælter ned gennem Maskinskyllighter og Fyrpladsluger. Kullene sejler rundt med det nedstyrtede Vand og besværliggør Fyrenes Pansning. Rendestene opfyldes af Aske og Kul, der nedvadskes med Vandet, hvorved Pumperne kommer i Uorden.

Da jeg befrygter, at Revnen i Akslen skal forlænge sig, eller et Halsjern skal knække, er vi begyndt at forfærdige et nyt. Maskinen gør 30 Omdr. Distancerne har de sidste Etmaal været 195—215—205 og 44 Sm.

Orkanagtig Storm, voldsom Sø; Skibet dirrer som skulde det sønderbrydes. Akslen knager uhyggeligt. Kl. 8,40 stoppet. Ligger klar paa kort Varsel.

Maskineriet er i idelig Bevægelse som Følge af Søernes Slag mod Skruerbladene.

Kl. 7 $\frac{1}{2}$ langsom Kraft. Kl. 8 Vel i Maskinen. Skibet er svajet rundt. De itubrudte Koojer har vi under Reparation. Rammerne rettes, og Glas indsættes.

Lørdag d. 9. Vi har undersøgt Akslen og fundet en Revne tværs paa det gamle Brud, over samme er det sidst smedede Halsjern spændt.

Gik an Kl. 7,03. a. m. Maskinen rovser meget i den høje Sø. Sammenføjningen i Akslen knager højt uhyggeligt. Mon den holder? H. Tr. Stempelstang varmer.

Mandag d. 11. April Kl. 10. Stoppet for at undersøge Akslen og kontrolere Bandagerne. Da vi spændte Krumtappandens Møttriker, sprængtes Nøglen, Pumperne nægter bestandig at tage Vand. L. Tr. Krumtappande varmer. Konsollen, som bærer Skruerakslen Bæreleje, har arbejdet sig løs ved Bundstokkene. Akslen kaster mindre end ved Startet, og Pakdaasen lækker kun normalt.

Da jeg frygter, at Revnen mellem Krumtappanden og Flangen vil forlænge sig, er vi gaaet i Gang med

at smede 4 Stk. halve Halsjern af 4" \times $\frac{3}{4}$ " fladt Jern. Slingeragen vanskeliggør os Arbejdet i en saadan Grad, at det er nødvendigt at afstive baade Ambolt og Smede. Vi er overanstrengte og udmattede af Mangel paa Søvn.

Onsdag d. 13. Kl. 11,15. Stoppet grundet paa høj Sø. Revnen mellem Krumtappanden og Flangen har forlængt sig to Tommer. De ny Halsjern er paasat. Spændt Krydshoveder, Krumtappander samt en Hovedlejebolt, som havde arbejdet sig løs. Lagt en Pakning i H. Tr. Stempelstang. Gik an Kl. 7 $\frac{1}{2}$ p. m.

Stormen er i Aftagende, men i den høje, døde Dønning arbejder Skibet endnu værre end tilforn. Atmosfæren i Maskinrummet er kvælende som Følge af de nedstyrtede Vandmassers Fordampning paa Kedel- og Maskintoppen. Distancerne for de sidste Dage 88—122—90—146—94 Sm.

Fredag d. 15. Storm og Sø har aftaget betydelig i Styrke, men endnu rovser Maskinen. Kl. 1,55 stoppedes som Følge af en knækket Bolt i Halsjernet. Panden havde forskuddt sig, og Kilerne var faldet ud. Tingene blev atter sat i Orden, og Hvidtmetal overgydt Kilerne.

M. Tr. Krumtapp har varmet. Hvidtmetallet i Guide-skoene er gaaet løs.

Søndag d. 17. Maskinen arbejder godt.

Onsdag d. 20. April. Skibet ankom til Rotterdam Kl. 11,45.

(Sign.) S. Larsen. C. Petersen. C. C. Jørgensen.
2. Mester. 3. Mester. 1. Mester.

(Sign.) P. Petersen.
Fører.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 38/1910, afsagt den 25. Maj 1910. Overretssagfører, Justitsraad Nyholm, Aktor mod Tiltalte Skibsfører H.

Paa Rejse fra Lübeck til Riga grundstødte Dampskibet »Randelsborg« Søndag d. 19. December 1909 paa den russiske Kyst mellem Windau og Backofen, lidt Nord for sidstnævnte Sted. Det kom til at staa c. 150 Favne fra Land paa 17' Vand. Først den 22. Januar 1910 lykkedes det at faa Skibet taget af Grunden, hvorefter det bragtes til Stockholm og senere til Kiel for at repareres. Skibet var assureret for 320,000 Kr. Reparationsudgifterne androg 150,000 Kr. og Bjergetønnen 75,000 Kr.

Under denne Sag tiltales nu Føreren af bemeldte Dampskib, Tiltalte Skibsfører H. i Henhold til Sølovens § 293.

De nærmere Omstændigheder ved Grundstødningen var følgende: Fredagen d. 17. December 1909 Kl. 2 Em. havde Skibet passeret Hammeren i en Afstand af $\frac{1}{2}$ Sm. Tiltalte satte da Kursen NØ. til Ø. $\frac{1}{2}$ Ø., hvorved han mente at komme indenfor Hoborg Fyrs Synskreds. Kl. 10 om Aftenen forandrede han Kursen til 2^o nordligere for at være sikker paa at faa Hoborg Fyr i Sigte Kl. 7—8 næste Dags Morgen. Da han den 18. om Morgenen Kl. 8 endnu ikke havde set Hoborg Fyr, forandrede han Kursen til Ø. t. N. $\frac{3}{4}$ N., hvorved han mente at træffe den russiske Kyst mellem Windau og Backofen. Tiltalte ønskede nemlig hellere at benytte dette Fyr end Lyserort Fyr, hvor der er en Mængde Grunde. Han tog intet Lodskud, da han ændrede Kursen som anført. Han vidste fra Fyrbogen, at Backofen Fyr har en Lysvidde af 20 Sm., og at det er et Blinkfyr, der giver 3 Blink hvert halve Minut. Han, der kom paa Broen Lørdag Aften Kl. 8, gjorde Regning paa at faa Fyret i Sigte ved Niliden, men endnu Kl. 9 $\frac{1}{2}$ havde han intet set, og ved denne Tid blev det Snetykning. Kl. 10 gav Tiltalte 1ste Styrmand Ordre til at tage et Lodskud, og dette viste 14 Favne Vand. Lodningen foretoges med et med to Aflæsningsskalaer forsynet

»Clausensk Loddeapparat«. Medens dette stod paa, fik Tiltalte en Tid Øje paa Fyret, som han pejlede i ØSØ. Retning; Blinkene syntes dog ikke helt at stemme med Fyrbogens Angivelse, og Tiltalte var ikke fuldt paa det rene med, om det var Backofen Fyr, eller om det muligvis endog blot var en Skibslanterne, som han saa. Tiltalte lod det hero ved det ene tagne Lodskud, da han herefter mente at være langt fra Land. Kortet viste nemlig ikke 14 Favne Vand nærmere ved Land end 6 Sm., og Tiltalte antog derfor at være i det mindste saa langt fra Land. Kl. 10,10 lod han Maskinen stoppe og Loggen tage ind. Skibet drev derefter for Strømmen, uden at Tiltalte gjorde noget Forsøg paa at overtale sig om dennes Retning, i c. 1½ Time; Vinden var sydøstlig med en Styrke af 4 à 5. Kl. 11,50 saa Tiltalte Fyret paany, denne Gang i sydøstlig Retning. Han lod da Maskinen gaa langsomt frem og satte Kursen NNØ., men allerede Kl. 12,20 saa han Fyret i sydlig Retning og blev nu klar over, at han var altfor nær ved Land. Han gav da Ordre til at lægge Roret haardt Styrbord og slog samtidig fuld Kraft frem til Maskinen, for at Skibet hurtigere skulde lystre Roret. I det samme stødte imidlertid Skibet. Tiltalte lod vedblivende Maskinen gaa frem med fuld Fart for at komme over Grunden, men uden Resultat, ligesom ogsaa Bakning viste sig resultatløs.

Da det efter det oplyste maa antages, at Strømmen paa paagældende Sted løber langs Kysten, enten i nordlig eller sydlig Retning, og da det var Fralandsvind, saaledes at Skibet ikke kan antages at være drevet ind mod Land, maa den af Tiltalte i Henhold til Pejlingen af Fyret og det ene Lodskud bestemte Afstand fra Kysten af c. seks Sm. antages at have været meget for stor, idet Skibet da maa have været langt nærmere Land.

Om nu Loddet er blevet urigtig aflæst eller tilfældig har truffet en Sænkning i Havbunden, lader sig ikke oplyse. Men under alle Omstændigheder maa det betragtes som en ret stor Uforsigtighed under de foreliggende Forhold, hvor Skibet laa med stoppet Maskine i over 1½ Time, og dels Plads kun var bestemt i Henhold til Pejling af et Lys, som Tiltalte, indtil han anden Gang saa det, ikke bestemt turde antage for Backofen Fyr, ja, end ikke afgjort for et Fyr, kun at tage det ene Lodskud, og særlig burde Tiltalte paany have loddet, inden han atter satte Maskinen i Gang.

Tiltalte vil for det af ham saaledes udviste Forhold ikke kunne undgaa at anses efter Sølovens § 293 med en Statskassen tilfældende Bøde, der findes at kunne bestemmes til 100 Kr., hvorhos han vil have at betale Sagens Omkostninger, derunder i Salær til Aktor. Justitsraad Nyholm, 50 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentlige uforandret daarlige for prompt Tonnage, som er vanskelig at anbringe for lønnende Fragter, dog noteres der atter nogle flere Laster fra de forskellige Havne til noget senere Afskibning. Hvis den fragsøgende Tonnage ikke bliver for stor, kan dette maaske tyde paa lidt Bedring for næste Maaned, men en Belingelse herfor er, at Rederne holder igen med Fordring om Tillæg til de lave Noteringer.

Danmark har fremdeles nogle Laster til Østersøhavne. Tyskland adskillige Kornlaster af indskrænket Størrelse til England. Rusland er mat og har kun enkelte Trælaster, medens Foderstofflaster mangler; Bottenhavet har et ret betydelig Antal Noteringer, særlig for noget senere

Afskibning, men Raterne er som anført for lave. Vestsverige har ogsaa flere ny Laster, men Fragtraterne lider af samme Sygdom; Østnorge er fremme med adskillige Islaster, men trods Stigning i Ispriserne og betydeligere Svind under Transporten paa denne Aarstid, holdes Raterne lavt, og Forretning er vanskelig. Returfragter Vest fra er vedvarende mat, og der mangler Laster særlig for 300—400 Tons Sejlere, saa at det er vanskeligt at placere i disse Dage.

For de mindre Skibe har Fragtmarkedet ikke bedret sig i den forløbne Uge, og det er meget besværligt at placere al den fragtløse Tonnage. Nordtyskland har kun meget faa Kornlaster i Markedet, og af Industrivarer som Cement, Sten etc., navnlig fra Stettin, er der ogsaa kun lidt fremme. Der sluttedes fra Colberg Havre 4½ M. og fra Wismar til kun 3½ M. Hamburg er ligeledes flov, og der sluttes til ualmindelig lave Rater. Sverige har heller ingen Bedring at fremvise; Karlshamn og Karlskrona noterer endnu til Stettin, Colberg 3 M. Hamburg 4 M.; Halmstad kun til Elben samt Lysekil til Altona 4 M., Königsberg 3¾ M., Flensborg 3½ M. Angaaende Danmark er der fra Provinserne ud over nogle faa Ladninger Cement, Kalksten og Kridt saa godt som intet; Københavns ligger ogsaa meget mat, og det er kun til smaa Rater der sluttes, saaledes for Byg til Hertugdømmerne 2½ à 2¾ M., Mullerup 11 Øre, samt for Hvede til Aalborg 11 Øre, Svendborg 9 Øre.

Havarier og Forlis.

Motor, 3/m. Skonnert af Bergqvara, kom d. 3. ds. paa Grund Vest for Højen Fyr. Skibet, der kom fra St. Ybes med Salt bestemt til Malmø, blev bragt flot med Assistance af Motorbaade fra Skagen.

Margrethe, Skonnert, grundstødt ved Omø, blev d. 3. ds. bragt flot af »Salvage« og ind til Svendborg med svær Bundskade.

United States, Dpsk. af København, kom d. 3. ds. paa Rejsen til New York paa Grund ved Kristianssand i tæt Taage. Skibet har Assistance; Passagererne maa beforders videre med anden Damper.

Fra Sø og Land.

Flyvesporten. København, 3. Juni (Ritz. Bur.). Aviatikeren Nervø gik i Aften Kl. c. 8½ op fra Flyvepladsen paa Amager. Han fløj straks ud over Forterne, ind over Frihavnen, over Østbanegaarden, videre ud over Søerne og over Ørstedsparken og Aborreparken, og tæt op ad Raadhustårnet, som han passerede i Højde med Tårnets Spids. Herfra styrede han ud over Langebro tilbage til Startpladsen, hvor han gik glat ned efter en vellykket Flugt paa c. 17 Minutter. Han hilstes med stormende Begejstring af det til Stede værende Publikum. Ved sin Flyvning menes han at have vundet en af Dr. Krak udsat Præmie paa 1,000 Kr.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. er der paa Ring-Andersens Træskibsværft løbet en for-an-aft Skonnert af Stablen.

Den maaler 68 Brutto Reg.-Tons og er bygget for Regning Skibsfører H. R. Hansen, Strynø. Skibets Navn er »Sylfe«.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælk Kondenserings Fabrik

i Naksø

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren **Peter Knudsen** Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 2./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Malaga 4./6. til Cadiz. — Algarve, Borries, ank. Norrmark 3./6. — Anglo Dane, Wiencke, dokker. — Antwerpen, Madsen, ank. Tunis 5./6. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Dunkerque 3./6. hertil. — Arkansas, Petersen, afg. St. John 29./5. til Browhead. — Arno, Strubberg, dokker. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 2./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 3./6. til Riga. — Beira, Lunge, pass. Quessant 4./6. for Monaco. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Whitley Bay 29./5. for New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Genua 5./6. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 5./6. — Dagmar, Bøgvad, ank. Messina 5./6. — Douro, Søberg, ank. Petersborg 3./6. — Esbjerg, Strufve, oplagt. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 4./5. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 3./6. for London. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 3./6. til Dunkerque. — Georgios, I, Sørensen, afg. Libau 4./6. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 5./6. til Kristiania. — Hengest, Munck, ank. hertil 6./6. — Hjelm, Sørensen, ank. Danzig 3./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 5./6. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 1./6. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 4./6. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 27./5. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 4./6. — Kursk, Gommessen, afg. herfra 3./6. til Petersborg. — Leopold, Jacobsen, ank. Hull 1./6. — Loire, Craignou, ank. Kotka 3./6. — Louise, Mikkelsen, afg. Antwerpen 4./6. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. Boston 3./6. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 29./5. — Morsø, afg. Trondhjem 4./6. — Moskov, Jon Jønsen, afg. Havre 4./6. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Dartmouth 3./6. hertil. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 2./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 5./6. — Omsk, Harder, ank. Libau 4./6. — Oscar II, Hempel, ank. New York 31./5. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Hamburg 3./6. — Perm, Christensen, afg. London 4./6. hertil. — Pregel, Iversen, afg. Pillau 5./6. hertil. — Saga, Wiberg, afg. Riga 4./6. til Antwerpen. — Skalholt, Larsen, ank. Antwerpen 3./6. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./6. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 5./6. — Tiber, Bech, ank. Swansea 3./6. — Tyr, Thaning, ank. hertil 5./6. — Viking, Meyer, afg. herfra 5./6. til Arendal. — Dagfin, ank. Liverpool 31./5. — Karin, ank. hertil 5./6. — Vadsø, afg. herfra 30./5. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 1./6. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 31./5. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Windau 2./6. — Russ, Petersen, ank. Blyth 29./5. — Vladimir Sawin, Carstensen, ank. Teinrink 28./5. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 17./5. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Ulaborg 4./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Hartlepool 3./6. — Vladimir Reitz, Olsen, afg. Kiel 2./6. til Uleåborg. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Spezia 2./6. til Sortehavet. — Newa, Dahl, ank. Archangel 29./5.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Kotka 1./6. til Malaga. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 3./6. for Storfors. — Nordsøen, Gram, afg. Burriana 3./6. til London. — Ellen, Hansen, ank. Cete 3./6. — Fylla, Christensen, afg. Kjøbenhavn 4./6. til Sörnäs. — Gerda, Iversen, afg. Hargshamn 4./6. til Malaga. — Inger, Larsen, afg. Antwerpen 2./6. til Pillau. — Johanne, Thøgersen, afg. Ziginchor 3./6. til Marseille. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Iviza 1./6. til Reykjavik. — Laura, Pedersen, afg. South Shields 3./6. til Brunsbüttel. — Cito, Jepsen, pass. l'Quessant 4./6. for Hull. — Napoli, Brinch, afg. Liverpool 1./6. til Methil. — Bodil, Uldal, ank. Wiborg 4./6. — Dagmar, Mathiasen, ank. Wiborg 4./6. — Norma, Schiff, afg. Penarth 4./6. til Dieppe. — Alfa, Lauritsen, afg. Sörnäs 2./6. til St. Brieux.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 2./6. Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 30./5. til Suez. — Cathay, Kruse, pass. Aden 31./5. for Suez. — Siam, Cortsen, pass. Perim 29./5. for Sabang. — Pangan, Knudsen, ank. Frederikstad 5./6. — Samui, Licht, afg. Suez 5./6. til Soesoe. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 1./6. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Aden 5./6. for Suez.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 5./6. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 31./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas.

Svendsen & Christensen. T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Havre 4./6. — N. G. Petersen, Hansen, ank. Calais 4./6. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Dunkerque 4./6. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Brahestad 3./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Rouen 2./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Kiel 3./6. — G. Kock, Jørgensen, ank. London 2./6. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wisbech 2./6. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Cardiff 31./5. — P. Willemoes, Albertsen, afg. Rotterdam 3./6. — Alfred Hage, Ellkilde, afg. Archangel 1./6. — A. Jax, Brorsen, ank. Kemi 5./6.

Vulcan. Vulean, Nielsen, ank. Lübeck 31./5. — London, Bom, afg. Archangel 4./6. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Leith 2./6. til Kjøbenhavn. — Bryssel, Kaas, afg. Bordeaux 31./5. til Rotterdam.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 2./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 26./5. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Bathurst 26./5.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Grimsby 31./5. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 30./5. — Carl Hecksher, Starck, afg. Carlotorte 23./5. — Dania, Lindberg, afg. North Shields 28./5. — Normania, Erichsen, ank. Suez 3./6. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 29./5. — Canadia, Jespersen, afg. Barbados 28./5. — Livonia, Jørgensen, ank. Kroustadt 1./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Filadelfia 1./6. — Patricia, Larsen, ank. Boston 22./5. — Gratia, Sørensen, afg. Algier 30./5. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 26./5.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 31./5. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 1./6. — Caledonia, Hansen, ank. Carlotorte 3./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Cardiff 25./5. — Kottonia, Rasmussen, ank. Dunkerque 23./5.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Sundsvall 24./5. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 25./5. — Carbonia, Mathiasen, afg. Grimsby 1./6. — Estonia, Winckler, afg. Halifax 24./5.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Helsingør 31./5. — Selandia, Troesegaard, ank. Methil 3./6. — Secalia, Jensen, afg. Baltimore 29./5. — Frumentia, Andersen, ank. New York 27./5. — Boscia, Skovgaard, afg. Farrisboro 21./5.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./6.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Øfjord 2./6. — Sterling, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 3./6. via Leith til Reykjavik og Vestisland. — Ingolf, Schiøttz, afg. Leith 3./6. til Færøerne og Island. — Kong Helge, Olsen, afg. Leith 3./6. via Hamburg til Kjøbenhavn.

Skandia. Gulfaxe, Ankersen, ank. Korsør 31./5. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 3./6. — Rimfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 2./6. — Schach Steenberg, Theiland, pass. Kjøbenhavn 3./6. for Newcastle og Tyne.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Königsberg 3./6.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Tynen 1./6. til Onega. — Nelly, Clausen, er ank. Cagliari. — Fauny, Eriksen, pass. Helsingør 4./6. for Helsingfors. — Lilly, Nielsen, ank. Malaga 2./6. — Alexy, Jessen, ank. Kotka 30./5. — Dagny, Sørensen, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 1./6. til Kotka. — Mary, Bang, afg. Nederkalix 30./5. til Falmouth.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tynen 4./6. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 31./5. — Sjælland, Dam, afg. Methil 3./6. — Agnete, Sonnichsen, ank. Libau 4./6. — Hermia, Hansen, afg. Stettin 4./6. — Alice, Schultz, afg. Randers 4./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Huelva 1./6. — Vera, Thing, ank. Reykjavik 1./6. — Freja, Nielsen, afg. Faaborg 1./6. til Kotka.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Mo 3./6. — Martha, Christensen, afg. Seaham 3./6. — Elna, Rathje, afg. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, afg. Philippeville 2./6. — Simone, Møller, afg. Rouen 2./6. — Jeanne, Løffer, ank. Brandøhann 5./6. — Vera, Risø, afg. Archangel 28./5. — Daisy, Lageren, ank. Stockholm 5./6. — Anine, Leth, ank. Onega 25./5.

Sejlskibe.

Æra. Gloria, Fabricius, ank. Dysart 31./5. — Mester, Petersen, ank. Stralsund 31./5. — Johanne, Stegmann, ank. Åhus 31./5. — Aerial, Christensen, ank. Brevik 1./6. — Fuglen, Schmidt, ank. St. Davids 2./6. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 2./6. — Døbera, Rasmussen, ank. Norrkøping 1./6. — Kiara, Christensen, ank. Dröbak 1./6. — Anne, Hansen, ank. Pillau 1./6. — Pampa, Svendsen, ank. Kalmar 1./6. — Eos, Christensen, ank. Sundsvall 2./6. — Claudia, Aaberg, ank. Pascaula (Mexiko) 1./6. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 1./6. — Hansigne, Clausen, ank. Troon 29./5. — Anne, Schmidt, ank. Kristinestad 2./6. — Marie, Weber, ank. Lohals 3./6. — Harris, Torstenson, ank. Setubal 2./6. — Svanen, Møllmann, afg. Patrikstjød 3./6. til Dysart. — Norma, pass. St. Catherine Point 31./5. for østg. — Irene, Jørgensen, ank. Gibraltar 3./6. — Bien, Petersen, afg. Kjøbenhavn 2./6. til Colberg. — Dana, Pedersen, afg. Rio Hacha 5./6. — Bølggen, Friis, ank. Kjøbenhavn 3./6. — Argo, Christensen, ank. Nivaa 3./6. — Nathalia, Eriksen, ank. Twillingate N. F. 3./6. — Atlantic, Rasmussen, pass. Holtenau 3./6. for Sundsvall. — Danmark, Bager, ank. Skellefteå 3./6. — Dortha, Boye, ank. Skellefteå 3./6.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 7. Juni 1910. — Lodsning i Sundet. — Et godt udført Stykke Sømandsarbejde. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Skibes Købs- og Salgs-Bureau

„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel, fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertbrig — For og agter Skonnerter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjelpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejldug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

St. Petersburg
Tlf.: „Hansencron“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tlf.: „Hansencron“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER.

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

„ Husk „

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

De private Assurandører lim.

i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige taet Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

16, Holmens Kanal.

Telegram-Adresse

Private.

Telefon-Nr.

6.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:

Gammel Strand 34.

Telegram-Adresse:

Kongelige Søassurance.

Telefon Nr.

124.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 4. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Andragende fra »The Engelhardt Collapsible Life Boat Co.« om Godkendelse af »Engelhardts sammenfoldelige Redningsbaad« som »Klapredningsbaad«.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Afsluttelsen af en Handelstraktat mellem Danmark og Argentina.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om Benyttelsen af den Ministeriet givne Beføjelse til at tilstaa Afvigelser fra Reglement af 1. Juli 1908 om Skibsmandskabets Opholdsrum.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med et Andragende om at faa Bevis som Fiskeskipper, uanset at Vedkommende ikke er fuldmyndig.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Godkendelsen af den mellem Nederlandene og Montenegro d. 8. December 1908 afsluttede Handels- og Skibsfartstraktat.

6. Skrivelse fra Dansk Dampskibsrederi-Forening om Gensidighed mellem de nordiske Lande med Hensyn til Sølovenes Straffebestemmelser og Udkast til Skrivelse herom til Ministeriet for Handel og Søfart.

7. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Anbringelse af en Lysbøje ud for Trednæs, som anbefales.

8. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Afmærkning af Farvandet mellem Sejro SO. Rev og det fra Ordrupnæs udskydende Flak, hvilket anbefales.

Kjøbenhavn, d. 10. Juni 1910.

Vi har modtaget følgende:

Lægeeftersyn i franske Havne. For nogen Tid siden stod i *Dansk Søfartstidende* en Meddelelse vedrørende Karantæneforholdene fra Finland og Rusland til franske Havne. — Der stod kun nævnt enkelte Pladser, men jeg opfatter det saaledes, som al Karantæne er ophævet til alle franske Pladser.

For imidlertid at være paa den rigtige Side bedes Redaktionen godhedsfuldt undersøge dette Forhold og give Meddelelse herom i deres ærede Blad, thi dette Spørgsmaal har det meget stor Interesse for os at være klar over, da vi sejler meget paa de franske Pladser.

R. S. Hansen,
Thuro.

Den paagældende Meddelelse findes i Blades Nr. 37 for 19. Maj d. A. og kan efter vor Opfattelse kun forstaaes saaledes, at det tidligere paabudte Lægeeftersyn i franske Havne af Skibe kommende fra russiske og finske Havne nu er ophævet for samtlige franske Havnes Vedkommende. Ved Henvendelse til Udenrigsministeriet er denne vor Opfattelse blevet bekræftet.

Red.

* De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Kaptajn C. V. Møller, Lederen af Skandinavien—Amerika Linien, er igaar afgaaet ved Døden.

Sammenslutning. Efter hvad »Rigaer Børsenblat« for 1. Juni meddeler, er der for Tiden Planer oppe angaaende en Forbindelse mellem Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskab og den russiske »Frivillige Flaade«. Grunden til dette Projekt maa søges i den ny Udvandreløvslov, hvorefter de nedsatte Tarifer og de øvrige Lettelser i Passagerbefordringen kun kommer de Udvandrere til Gode, som benytter de direkte russiske Dampskibslinier. Da nu Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskab ikke er noget rent russisk Selskab, hvorfor det ikke vil nyde godt af Lovens Begunstigelser, medens dens »Frivillige Flaade« vel kan nyde godt af Loven, men mangler de fornødne Skibe saa vel som Midlerne til at anskaffe disse for, har man ment ved Samarbejde mellem Selskaberne at kunne afhjælpe disse Mangler. De nærmere Betingelser for Sammenslutningen, som Regeringen allerede skal have besluttet at godkende, er følgende:

Russisk-Østasiatisk Dampskibsselskab stiller syv Dampere, hvoraf de fire allerede er i Fart, medens de tre skal bygges, til Raadighed for »Frivillige Flaade«. Ligeledes overlager denne Selskabs »Immobilier« og Bygninger i Libau. Som Kompensation herfor byder »Frivillige Flaade« sine »Immobilier« i Libau og desuden enten fem Millioner Rubler kontant eller den samme Sum paa en 6 Procent Regeringsveksel. Selskaberne har lige Part i alle Operationer og i Gevinsten. Det forenede Selskab ledes af en Komité paa seks Medlemmer, hvoraf hvert Selskab vælger tre. Præsidenten, hvis Stemme er den afgørende, vælges af »Frivillige Flaade«. Overenskomstens Varighed er ti Aar; efter Udløbet af denne Termin beholder begge Selskaber deres »Immobilier« og de tre sidst byggede Dampere gaar over i »Frivillige Flaade«.

Skoleskibet »Viking«. Den 20. April ankom Skoleskibet »Viking« til Vladivostok, i Følge Kaptajn Andersens Rapport efter en lang og trættende Rejse fra Bali-Strædet. Skibet havde fulgt den af »Deutsche Seewarte« anbefalede Rute for denne Aarstid, men traf alligevel overalt ugunstige Vindforhold.

Et Par Gange i April Maaned har man ved Møde med japanske Dampere anmodet disse om at rapportere Skoleskibet ved deres Ankomst til Havn, hvad de imidlertid har undladt at gøre.

Skønt Varmen til Tider har været overmaade trykkende, har man dog kunnet gennemføre Skolens programmæssig uden at afbryde Undervisningen. Sundhedstilstanden har været god, og Sygdomstillfældene alle uden Betydning. Stemningen om Bord har ikke ladet noget tilbage at ønske hverken i eller udenfor Arbejdstiden.

Under Opholdet i Vladivostok har »Viking« vakt almindelig Opmærksomhed som et smukt og velholdt Skib; Elevernes gode Opførsel og smukke Holdning har været Genstand for megen Ros.

Skibet har nu tiltraadt Hjemrejsen, som efter Kaptajn Andersens Bestemmelse skal gaa gennem Djilolo-Passagen, et af Sunda-Stræderne, det indiske Ocean, Syd om Afrika til St. Helena, som anløbes, og hvortil Post indtil Slutningen af Juli kan sendes, adresseret til den danske Konsul, Salomon & Co. Fra St. Helena lægges Ruten Nord om Skotland til Kjøbenhavn.

Direktøren for Navigationsskolen i Vladivostok, Neupokoff, og otte af Skolens Elever har faaet Tildelse til at deltage i »Viking«s Hjemrejse til Kjøbenhavn for grundig at gøre sig bekendt med Forholdenes Ordning i det danske Skoleskib.

(Ritz. Bur.)

Kollisionen mellem »Heimdal« og »Astrakhan«. Kollisionssagen mellem den danske Krydser »Heimdal« og den engelske Petroleumsdamper »Astrakhan« er efter en længere Retsforfølgning for Søretten i London afsluttet med det Resultat, at al Skyld i Katastrofen er tillagt »Astrakhan«, som derefter har indbetalt til den danske Stat et Beløb af c. 35,000 Kr., hvilket Beløb dækker Statens Udgifter i Anledning af Kollisionen. (Ritz. Bur.)

Sø- og Handelsretsdom. Kjøbenhavn, 8. Juni (Ritz. Bur.). Sø- og Handelsretten har i Dag tilkendt Svitzers Bjergningsentreprise 1,407 Kr. og 3,516 Kr. for Bjergning af Skonnerten »Svanen« af Marstal, der den 3. December 1909 Kl. 5½ om Morgenen grundstødte paa Nordøstpynten af Fyns Hoved.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Lastelinien. Afvigte Oktober traadte en ny Lov i Kraft, Loven om »Lastelinien«, populært mellem Søfarende kaldet Johan Hansens »Oktoberlov«. Visse Redere siger, at denne Lov blev jasket igennem og ikke duer. Af Søfarende blev den imidlertid hilst med Begejstring som noget, der pegede hen i den rigtige Retning, en Forbedring, en Sikring for de Søfarende, og da den traadte i Kraft, hørte man Mand og Mand imellem, Gudskelov for Johan Hansen, nu vil Skibene ikke mere blive overlastet. Hvor forundret bliver man derfor ikke, naar man i udenlandske Havne og for Resten i Kjøbenhavn ogsaa træffer Skibe, hvis Lastemærke er helt eller delvis under Vandet. Uvilkaarlig tænker man, til hvad Nytte er Loven, naar den ikke bliver overholdt. Vi har jo herhjemme saa mange Slags Kontrol om Bord i Skibene, hvorfor saa ikke ogsaa lade Føreren kontrolere, om han laster for dybt; thi enhver, som har Forstand paa Søfart, maa give mig Ret i, at et overlastet Skib rummer en Fare for de om Bord værende, og det er dog vel for deres Skyld, Loven om »Lastelinien« fremkom. Ved gentagne større Bøder vilde sikkert Overlastning være udelukket og dermed Hensigten naaet. Der paastaas endogsaa, at i nogle Skibe er Lastemærket anbragt forkert, saaledes at Skibene laster mere, end Loven hjemler dem Ret til.

Trampskipper.

Savnet Skib. »Shipp. Gaz.«s Korrespondent i Sydney skriver den 26. April, at man dér nærer Bekymringer for den danske Bark »Prinsesse Marie«, som allerede længe har været savnet i Streaky Cape i Sydaustralien. Skibet, som oprindeligt kom fra Antofagasta, ankom til Sydney Heads den 24. Februar og modtog tre Dage senere Ordre til at fortsætte Rejsen til Streaky Bay for at lasle Hvede. Kaptajnen rekvirerede nu et Kort over Streaky Bay, men førend en Slæbebaad kom tilbage med dette, var Barken forsvundet, idet den var drevet Syd efter af en stærk sydgaende Strøm, som herskede paa den Tid. Siden da har man ikke hørt noget om Skibet, skønt en Bark, der kunde ligne den, passerede Gabo Island et Par Dage senere.

»United States«, som den 4. ds. grundstødte paa Dvergsøboen ved Kristianssand er i Følge Meddelelse fra »D. F. D. S.« Kl. 2 Morgen d. 6. ds. kommet af Grunden ved »Bryderen«s Assistance og er nu ankommen til Kjøbenhavn for Reparation.

Besejlingsforholdene ved Reval. Firmaet P. Bornholdt & Co. meddeler følgende:

»Af det russiske Marineministerium er der truffet den Forordning, at Dampere, der ankommer til og afgaar fra Reval, maa holde sig nøjagtigt i Fyrinien (Kursen mellem Fyrtaarnene), da det ellers vil være forbundet med Fare for Dampene paa Grund af de Skydeøvelser, som den russiske Flaadeafdeling holder her paa Bugten.«

Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe.

Vi har modtaget følgende:

Skønt denne Bog jo er meget oplysende og omhyggeligt udarbejdet, findes der dog Ting deri, som almindelige Mennesker finder en lille Smule usandsynlige, og da dette bidrager aal for meget til, at man kommer til at tvivle om Fortegnelserns Rigtighed, vil det være gavnligt at faa oplyst, hvorfra disse Usandsynligheder stammer. En Fortegnelse som denne bør man jo fuldt ud kunne stole paa. I Udgaven fra 1907 staar saaledes for Dampskibet »Kallundborg«s Vedkommende, i Rubrikken 14, Register-Tonnagen anført til 1,593 Tons under Hoveddækket, og i Rubrikken 15, som angiver Skibets samlede Brutto-Tonnage, udgør denne kun 1,590 Tons. Det er ret usandsynligt, at et Skib kan være større under Hoveddækket, end det er, naar der regnes med hele Skibets Opmaaling, og da det samme er Tilfældet for syv andre Dampere Vedkommende, er det meget uheldigt. Jeg tænkte mig først, at det kunde være Trykfejl, men da det samme gentager sig i Udgaven fra 1909, maa det jo stamme andetsteds fra. I Rubrikken 13 finder man ogsaa, at der for adskillige Skibes Vedkommende mangler Angivelse af Dybdens til Yderklædningen, skønt Skibet efter Rubrikken 9 har dobbelt Bund til Vandballast. Netto Register-Tonnagen for Dampskibene »Taasinge« og »Bogø« er anført til henholdsvis 86 og 81 Tons, men det synes usandsynligt, at to Lastdampere med en Brutto-Tonnage af 308 og 300 Tons ikke engang skulde maale 1/3 deraf Netto. Skulde det dog være rigtigt, da er det vistnok enestaaende. Dpsk. »Freja« angives i Rubrikken 10 at laste 245 Tons d. w. + 60 Tons Bunker efter Rubrikken 8. Dette Skib har saavidt mig bekendt en samlet Bæreevne af omkring 650 Tons d. w.

Bortset fra alt dette finder jeg, at der, for at Bogen skulde være fuldkommen, mangler et Par Rubrikker, som kunde have stor Betydning, særlig for Mæglere og Købmænd; det er en Rubrik for Skibenes Middel-Dybgaaende efter den nylig indførte danske Lastelinie, samt det dertil hørende Fribord, og en Rubrik for Skibenes totale Bæreevne efter nævnte Dybgaaende.

Hvis disse Linier kunde bidrage til, at der ved den næste Udgave kunde blive taget Hensyn dertil, da er min Hensigt naaet.

R. Koefoed.

I Anledning af de af den ærede Indsender her fremsatte Bemærkninger og Henstillinger har vi anset det for rigtigst at søge hele det omhandlede Forhold nærmere belyst. I Overensstemmelse med de Oplysninger, vi saaledes har modtaget, skal vi herefter bemærke følgende:

Indsenderen misforstaar noget Benyttelsen af Bogen og har navnlig ikke gjort sig bekendt med de Oplysninger og Forklaringer til denne, som findes Side XI og XII (Udgaven 1907).

De af Indsenderen fremdragne, som usandsynlige betegnede Forhold vedrørende saavel Dampskibet »Kallundborg« og syv andre Skibe som Dampskibene »Taasinge« og »Bogø«, beror henholdsvis paa, at Vandballastrumme-

ne i Overensstemmelse med de virkelige Forhold ikke er medregnet i Brutto Tonnagen og paa de forholdsvis store Maskinrumsfradrag i de to sidstnævnte Skibe.

Angaaende Bemærkningen om, at der under Spalte 13 for adskillige Skibes Vedkommende mangler Angivelse af Dybden til Yderklædningen, skønt Skibet efter Spalte 9 har dobbelt Bund til Vandballast, da kan Aarsagen hertil søges i Beliggenheden eller Udstrækningen af Bundtanken (DBT). Kun for Skibe, som enten har DBT over hele Bundens Længde, eller som har en partiel DBT anbragt midtskibs, er Dybden til Yderklædningen anført, medens der for de Skibe, der har partiel DBT for eller agter, eller hvis DBT er afbrudt midtskibs, ikke anføres saadan midtskibs maalt Dybde (se Side XII øverst). Da det imidlertid ved en foretagen Revision har vist sig, at der dog for fire Dampskibe, som ses at have en partiel DBT midtskibs, ikke er anført Dybden til Yderklædningen, vil dette Forhold blive undersøgt, naar Lejlighed til fornøden Eftermaalning af disse Skibe maatte foreligge.

Den for Dampskibet »Freja« under Spalte 10 anførte Bæreevne i Tons d. w., nemlig 245 er ikke rigtig, men skal efter Rederiets Opgivelse være 650 Tons d. w.; denne hidtil upudagede Trykfejl vil følgelig blive berigtiget i Fortegnelsens ny Udgave.

Det maa bemærkes, at Formaalet med Udgivelsen af »Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe«, der er tildelt Kendingssignaler, først og fremmest er Oplydelsen af en international Forpligtelse, som i Følge de derom afsluttede Overenskomster paahviler samtlige Søstater til med bestemte Mellemrum at udgive saadanne Fortegnelser over sammes Krigs- og Handelsskibe, som er tildelt Kendingssignaler efter det internationale Signalsystem til Brug for Skibe i Søen og Signalstationer (se S. V). Til Fyldestgørelse heraf er det altsaa tilstrækkeligt at anføre Skibenes Kendingssignalfogstaver, Navn, Art og Tonnage, og næsten alle fremmede Søstater indskrænker sig ogsaa hertil. Naar Danmark i sin Fortegnelse dog har optaget saa mange andre Oplysninger, som Tilfældet er, da er dette sket for paa et let tilgængeligt Sted at samle Oplysninger af Betydning for Redere og for de Myndigheder, som har med Skibsfarten at gøre, f. Eks. Toldvæsenet, Mønstringsvæsenet m. fl., men det har ingenlunde været Hensigten at tilvejebringe en Haandbog for Købmænd, Mæglere eller Befragtere og lign. Yderligere Oplysninger end de, der alt foreligger, kan eller bør næppe forefindes i en saadan officiel Fortegnelse, men saadanne vil være at søge i faglige Værker, f. Eks. »Lloyds«- eller »Bureau Veritas« internationale Registre.

Som Udarbejder af den nævnte Fortegnelse over Handelsskibe vil Registrerings- og Skibsmaalings-Bureauet utvivlsomt med Tak modtage enhver Oplysning, som kan tjene til at fuldstændiggøre den, men i Sagens Interesse turde det anses som formaalstjenligt, at enhver Berigtigelse, der ikke rummer en særlig Interesse for Offentligheden, tilstilles Bureauet direkte.

R e d.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning indtraadte der yderligere Stigning i La Plata Markedet, og der betaltes indtil 10/6 à 10/9 O. C. for ca. 4000 Tons Baade pr. Juni fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn), men ligesaa pludseligt som Markedet gik op, faldt det igen, og ved ringe Begær er i Øjeblikket næppe mere end 9/3 opnaaeligt. Fra Bahia Blanca sluttedes en prompt 5200 Tons Baad til 8/ udsøgt Havn, ingen Reduktion. Disse Svingninger beviser igen, hvor lunefuldt La Plata Markedet er. Med Udtagelse af Østersøen, som er fast, ligger alle andre Markeder sløjt, navnlig Nordamerika og

Østen, hvorfra der kun er liden Efterspørgsel. For Deals fra St. John betaltes 28/ à 30/ til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst og for Tømmer fra Gulfport 110/ til Buenos Aires eller Rosario. Fra Bombay er sidst sluttet til 10/6 U. K. eller Kontinentet, 11/ to Lossehavne, og Kurra-chee noterer kun 11/6 à 11/9 pr. August. En enkelt Ladning Bønner sluttedes pr. 15. Juli-15. August til 22/ U. K. eller Kontinentet fra Dalny, 23/ fra Vladivostock. Sortehavet har lige de sidste Dage igen vist en Kende mere Liv og der betaltes bl. a. 8/3 N. C. fra Kherson og Nikolajeff eller Odessa, indtil 8/4½ fra Sulina for 3200 Tons Baade. Store Baade betinger næppe over 6/3 til udsøgt Havn. For Salt fra Eupatoria til Reval sluttedes en 3700 Tons Baad til 10/9 pr. 1.-20. Juli. Østersømarkedet ligger, som ovenfor omtalt, igen fastere med et ganske godt Begær efter Dampere, men desværre er Kulfragterne uforandret under al Kritik slette. Fra Petersborg noteres 1/5¼ Hvedebasis til Bristol Kanalen, 1/6 Rouen og for Kortprops til Østkyst Kulhavn 24/ à 25/ pr. indtagen Favn. Desuden findes der en Mængde Propplaster til kontinentale Havne, hvortil Fragterne ogsaa er steget. I mange Tilfælde har Rederne endog kunnet gennemføre gode Lumpsumfragter. Kornraterne fra Libau er ogsaa lidt højere; der noteres 9½ d. Havrebasis til Rotterdam, 10½ d. Antwerpen, prompt. For skaaren Last fra Windau kan faas Frcs. 28/29 pr. Stds. til Antwerpen, Ghent eller Ostende. Blandt Kulbe-fragtingerne fra Østkysten nævner vi 3/3 à 3/6 Kronstadt, 3/7½ à 3/9 Reval, 3/3 Pillau (2500), 3/10½ Stockholm (2200), 4/ Wismar (1500), 4/3 Mariager (1000), 3/3 Aarhus (2800), 3/6 St. Nazaire (3500), 3/8 Boulogne (1350), 6/3 Oporto (1250), 5/4½ Algier (2500), 6/7½ Genua/Savona eller Livorno (2700), 6/6 Port Said (4200). Fra Cardiff sluttedes der til 4/6 à 4/7½ Kronstadt, 4/6 Stockholm, 4/9 Libau (1250), 4/10½ Lissabon (2000), 5/6 à 6/ Gibraltar, Frcs. 7½ Marseille (5600), 6/3 à 6/6 Genua, Frcs. 8½ Bona (2000), 6/ Port Said (5700), 6/ Aleksandria (5300), 15/3 à 15/6 River Plate.

Generalforsamlinger.

Aktieselskabet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«

afholdt d. 4. ds. aarlig Generalforsamling.

Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Bestyrelsesraadets Formand, Admiral Richelieu, aflagde Beretning og Regnskab.

De af Skoleskibet »Viking« foretagne Rejser i sidste Aar havde været fuldtud tillidsstillende. »Viking« havde vist sig som et udmærket Sejlskib; men desværre havde Fragterne, særligt for Sejlskibes Vedkommende, været ualmindeligt slette, saa et betydeligt Underskud, paa hvilket Staten dog havde bødet en Del, var fremkommet.

Da man havde stiftet Selskabet, havde man ventet større Tilskud fra Institutioner, end man havde faaet, men dette skyldtes sikkert de slette Tider, ikke mindst for Rederiernes Vedkommende.

Ogsaa i Aar var Rejsen forløbet udmærket, og Eleverne havde haft god Lejlighed til at uddanne sig til dygtige Søfolk. I Oktober eller November vilde Skoleskibet være tilbage hertil, og den første treaarige Uddannelsesturnus vilde da være endt, saa omtrent Halvdelen af Eleverne vilde kunne forlade Skibet efter endt Undervisning. Samtidig vilde man næppe kunne beholde Kaptajn Andersen, der kun af Marineministeriet havde erholdt Tilladelse til at føre Skibet i to Aar, men i hans Sted vilde da træde 1ste Styrmand, en dygtig Mand, der sikkert vilde føre Skolen videre i samme Aand.

Konsul Johan Hansen, hvis store Interesse for Sagen havde givet sig Udslag paa forskellig Maade, var atter indtraadt i Bestyrelsen, en Stilling, han ved sin Udnævnelse til Handelsminister havde maattet opgive.

En Mængde Ansøgninger om Deltagelse i næste Aars Togt var allerede indkomne.

Idet Admiral Richelieu betonedede det mærkelige i, at Sagen, der havde saa megen Betydning for dansk Skibsfart, stattedes ualmindeligt svagt fra privat Side, tilføjede han:

Under høist trykkende økonomiske Vanskeligheder har Selskabet arbejdet lige siden sin Begyndelse og kun i Kraft af den Redebonhed, med hvilken saavel Staten som private Institutioner og Personer er traadt hjælpende til, har det hidtil været muligt at fortsætte Driften af Skoleskibet. Nu har man imidlertid med Aktieselskabet Det

østasiatiske Kompagni truffet det Arrangement, at dette Selskab overtager Driftsledelsen af Skibet, hvorved man forventer, at bedre Resultater vil opnaas i Fremtiden.

Driftskontoen udviste en Indtægt paa Kr. 109,416 og en Udgift paa Kr. 177,875, saa Driftstabt ved anden Rundrejse havde udgjort Kr. 68,459.

Der gaves Decharge.

Fondet til uformuende Elever paa Skoleskibet viste en Saldo at overføre til næste Aar paa Kr. 3,808.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgte Direktør Tulinus, Konsul Johan Hansen, Direktør Carl Will, Konsul J. C. Lauritzen og Konsul P. L. Fisker.

Ligeledes genvalgte Revisorerne.

Foreningen til Fremme af danske Sømands Uddannelse til Befalingsmænd i Handelsflaaden

afholdt d. 4. ds. ordinær Generalforsamling.

Overretssagfører Zeuthen dirigerede.

Admiral Richelieu aflagde Beretning og Regnskab.

Indtægten udgjorde Kr. 9,051. Det forenede Dampskibsselskabs Tilskud var Kr. 3,000, Dansk Dampskibsrederiforenings Kr. 1,800, Konsul Johan Hansens sidste treaarige Bidrag Kr. 500. Store nordiske Telegrafskibsselskabs Tilskud var Kr. 800. Saldo at overføre til næste Aar udgjorde Kr. 2,501.

Der gaves Decharge.

De Iratrædende Bestyrelsesmedlemmer og Revisorer genvalgte.

Havarier og Forlis.

United States, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, kom paa Grund ved Kristianssand, kom flot med Assistance og er ankommet til Kjøbenhavn for Dokning og Reparation.

Hermod, Skonnert af Kjøbenhavn, er i Følge Telegram fra Island forlist ved Koparskär; Mandskabet reddet. Skibet, der var bygget i Rudkjøbing i 1883, maalte 86 Netto Reg.-Tons.

Skibe til Salg.

Skonnert „Venners Minde“, 33 Reg.-Tons, lader 90 Tons dw., 84 Tons Rug, repareret 1905 for 5,870 Kr. Pris 6,300 Kr.

Danskbygget Galease, 10 Aar, lader 75 Tons, sælges ualmindeligt billig, fordi Ejeren har faaet Beskæftigelse i Land.

Nærmere meddeler

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 — Kjøbenhavn K.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 2./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Lissabon 7./6. — Algarve, Borries, ank. Norrmark 3./6. — Anglo Dane, Wieneke, dokker. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 7./6. til Piræus. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 7./6. — Arkansas, Petersen, afg. St. John 29./5. til Browhead. — Arno, Strubberg, dokker. — Aurora, Fischer, ank. Havre 7./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 8./6. — Beira, Lunge, pass. Quessant 4./6. for Monaco. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Leghorn 8./6. til Naples. — Christian IX, Holm, ank. Königsberg 5./6. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 7./6. hertil. — Douro, Søberg, ank. Stockholm 8./6. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 7./6. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. London 5./6. — Garonne, Kromann, afg. Dunkerque 8./6. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 8./6. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 7./6. — Hengest, Munch, afg. herfra 7./6. til Riga. — Hjelms, Sørensen, ank. hertil 8./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Riga 7./6. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 1./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 6./6. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 27./5. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 4./6.

— Kursk, Gommesen, ank. Petersborg 7./6. — Leopold II, Jacobsen, ank. hertil 8./6. — Loire, Cragnou, afg. Kotka 6./6. — Louise, Mikkelsen, ank. hertil 8./6. — Louisiana, Ørsted, afg. Boston 8./6. til St. John. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 29./5. — Morsø, afg. Stavanger 7./6. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, ank. hertil 8./6. — Nicolaï II, Clauson Kaas, ank. hertil 8./6. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Petersborg 2./6. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 8./6. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Libau 4./6. — Oscar II, Hempel, ank. New York 31./5. — Pennsylvania, Gotsche, ank. Hamburg 3./6. — Perm, Christensen, ank. hertil 8./6. — Pregel, Iversen, ank. hertil 6./6. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 7./6. for Antwerpen. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 6./6. — Skalholt, Larsen, ank. Antwerpen 3./6. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./6. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 5./6. — Tiber, Bech, afg. Swansea 7./6. til Genoa. — Tyr, Thaning, afg. herfra 7./6. til Windau. — Viking, Meyer, afg. Bergen 8./6. nordpaa. — Dagfin, ank. Liverpool 31./5. — Karin, ank. Stettin 8./6. — Vadsø, ank. Manchester 5./6.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 1./6. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./6. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. London 3./6. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rigabugt 2./6. — Russ, Petersen, ank. Blyth 29./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 4./6. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Uleåborg 4./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Hartlepool 4./6. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Uleåborg 6./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Spezia 2./6. til Sortehavet. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 29./5.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Moe 3./6. — Martha, Christensen, ank. Malmø 6./6. — Elna, Rathje, afg. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, afg. Philippeville 2./6. — Simone, Møller, afg. Howden-Dock 8./6. — Jeanne, Løffer, ank. Brandeham 5./6. — Vera, Risø, afg. Archangel 28./5. — Daisy, Lagesen, ank. Stockholm 5./6. — Anine, Leth, afg. Omega 7./6.

Svendsen & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Boness 5./6. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kalajoki 3./6. — N. G. Petersen, Block, ank. Calais 4./6. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Archangel 1./6. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. West Hartlepool 7./6. — Ajax, Brønsen, afg. Kemi 8./6. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Dunkerque 4./6. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wisbech 2./6. — P. Willemoes, Albertsen, ank. Methil 5./6. — G. Kock, Jørgensen, ank. Hartlepool 8./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Jacobsstad 7./6. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Bordeaux 5./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 7./6. — Helene, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 31./5. — Sjælland, Dam, ank. Kiel 7./6. — Agnete, Sonnichsen, afg. Libau 8./6. — Hermia, Hansen, ank. Libau 6./6. — Alice, Schultz, afg. Wear 8./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Huelva 1./6. — Vera, Thing, ank. Reykjavik 1./6. — Freja, Nielsen, ank. Kotka 5./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 7./6. — London, Rom, afg. Archangel 4./6. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Kjøbenhavn 5./6. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 4./6.

Mercur. Berlin, Krøb, ank. Amsterdam 2./6. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 26./5. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, ank. Bathurst 26./5.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, afg. Korsør 8./6. til Kotka. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 3./6. — Rimfaxe, Faber, ank. Råå 6./6. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Newcastle 1./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Göteborg 7./6. — Russia, Poulsen, ank. Boness 6./6. — Carl Hecksher, Starek, ank. Antwerpen 3./6. — Dania, Lindberg, afg. North Shields 28./5. — Normania, Ericksen, ank. Sussex 3./6. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 4./6. — Canadia, Jespersen, ank. New York 6./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 4./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Filadelfia 4./6. — Patria, Larsen, afg. Boston 5./6. — Gratia, Sørensen, afg. Algier 30./5. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 31./5. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 1./6. — Caledonia, Hansen, ank. Carloforte 3./6. — Sarmatia, Petersen, afg. Cardiff 25./5. — Kolumbia, Rasmussen, ank. Cardiff 6./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Deauville 4./6. — Granaria, Poulsen, afg. Kristiania 7./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Grimsby 1./6. — Estonia, Winckler, ank. Port of Spain 3./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Helsingør 4./6. — Selandia, Troensegaard, ank. Methil 3./6. — Secalia, Jensen, ank. Pensacola 7./6. — Frumentia, Andersen, ank. New York 27./5. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 6./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./6.

(Fortsattes Side 353.)

1188. Ledefyr flyttet. Ste. Famille, Orleans Island, River St. Lawrence. Bagfyret i Ste. Famille Ledefyrerne er flyttet c. 200 m fremad i Ledelinien og staar nu 610 m fra Forfyret. Flammens Højde: 65 m.

1190. Ledefyr flyttet. St. Pierre, Orleans Island, River St. Lawrence, St. Pierre forreste Ledefyr er flyttet og staar nu 85 m V. for dets tidligere Plads, c. 200 m N. 38° Ø. fra Bagfyret.

1191. Signal-Station oprettet. Cape Salmon Fyr, River St. Lawrence N.-Kyst. Ved Cape Salmon Fyr er oprettet en Signal-Station, der staar i Forbindelse med Canadas Telegraphsystem.

1192. Taagesignal forandret. Fyrskibet »White Island Reef«, River St. Lawrence. Taagesignalet paa Fyrskibet »White Island Reef« er forandret. Dampfløjten giver nu To-Stød hvert 1 1/2 Minut, Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Pause 75 Sek.

1193. Navn forandret. Freestone Island—Gregory Island, St. Peter Inlet, Cape Breton Island. Freestone Island i St. Peter Inlet hedder nu Gregory Island, og Fyret paa Øen Gregory Island Fyr.

1194. Tønder udlagt. South West Shoal, Tusket River, Nova Scotia V.-Kyst. En rød og sort vandret stribet Stumpstønde, mærket »South West Shoal«, er i 13 m Vand udlagt i Kbl. S. 1° Ø. fra S.-Enden af South West Shoal. 43° 38' 55" N. Br. 65° 56' 25" V. Lgd.

En rød Spidstønde er i 8 m Vand udlagt ved N.-Enden af Tucker Island Shoal. 43° 43' 15" N. Br. 65° 57' 7" V. Lgd.

1195. Navn forandret. Ragged Island Harbour—Lockeport, Nova Scotia S.-Kyst. Ragged Island Harbour Fyr hedder nu Lockeport Fyr.

1196. Tønde flyttet. Mahoney Island Ledge, Eggemoggin Reach, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Mahoney Island Ledge Spirtpønde Nr. 2 ved Grundens NV-Kant er flyttet 1/4 Sm S. 13° Ø. hen, for at afmærke 5,2 m Stedet 1/2 Sm S. for Mahoney Island Ledge S.-Kant. 44° 12' 40" N. Br. 68° 31' 20" V. Lgd.

1197. Fyr tændt. Padanaram Breakwater, Apponaugusset Bay, Buzzards Bay, Massachusetts. Et rødt, fast Fyr er tændt paa SV-Enden af Padanaram Breakwater, paa N.-Siden af Indløbet til Apponaugusset Bay, fra Old Tower paa Clark Point i S. 56 1/4° V., og fra Dumping Rock Fyr i N. 20° V. Flammens Højde: 4, m. Brændetid: 1ste Maj—1ste November. 41° 34' 28" N. Br. 70° 56' 22" V. Lgd.

1198. Tønde udlagt. Norwalk River, Long Island Sound, Connecticut. En Spirtpønde, Fitches Point Tønde Nr. 3, er udlagt i 3 m Vand i Norwalk River, i Drejepunktet i den V.-lige gravede Rende til South Norwalk, fra Dorlon Point Vaerfts højre Kant i N. 29 1/2° V., og fra Peach Island højre Kant i N. 1 1/2° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 616. Kjøbenhavn 1910.)

1199. Lystønde forandret. Ambrose Channel, New York Lower Bay. Ambrose Channel Entrance Lystønde A C E I viser nu hvidt Et-Lyn hver 1,2 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 0,3 Sek. 40° 29' 40" N. Br. 73° 56' 21" V. Lgd.

1200. Forandring i Afmærkning. Delaware Bay og River, Brandywine Shoal Midway Spirtpønde 8 er ombyttet med en Spidstønde. 38° 59' 50" N. Br. 75° 7' 37" V. Lgd.

Joe Flogger Shoal Spirtpønde 11 er ombyttet med en Stumpstønde. 39° 5' 50" N. Br. 75° 13' 0" V. Lgd.

Joe Flogger Shoal Spirtpønde 11 E er ombyttet med en Stumpstønde. 39° 10' 38" N. Br. 75° 16' 30" V. Lgd.

South Shoal Spirtpønde 4 er ombyttet med en Spidstønde. 38° 49' 30" N. Br. 75° 0' 45" V. Lgd.

New Castle Flats Spirtpønde 27 er ombyttet med en Stumpstønde. 39° 40' 11" N. Br. 75° 32' 8" V. Lgd.

1201. Tønder udlagt, Fishers Point Jetty, Delaware River, New Jersey. Ved den øvre og nedre Ende af Løbet gennem undervands Dæmningen NØ, for den øvre Ende af Petty Island er udlagt: Fishers Point Jetty Spirtpønde 2 i 3 m Vand, fra Pennsylvania Railroad Bridge Middle Pier i S. 56 1/2° V., og fra Fish House Station, New Jersey i N. 80 1/2° V., og fra Fishers Point Jetty Spirtpønde 1 i 3 m

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Ujøløjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1162. Vandstand. Thybøen-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordøen. I Thybøen-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havreven 3,5 m, i Langholm-Løb 2,5 m, i Svandholm-Løb 2, m, i Kobberø-Løb 3,6 m, i Gaasholm-Løb 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde mellem Nordøen og Limfjorden.

1163. Sten midlertidig afmærket. Silde-Røn NV, Læss S. Kattegat. En Bøje med Slage og mørkt Flag er midlertidig udlagt c. 80 m N. for 1,2 m Stenen, c. 1 Sm NV. for Silde-Røn. 57° 8' N. Br. 11° 1' Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1865. Kjøbenhavn 1909.)

1164. Bro bygget. Nørreskov, Rønshoved S. Lille-Bælt. Ud for Borgsted-Bakke, S. for Rønshoved, er bygget en 90 m lang Bro med 4,3 m Vand ved Yderenden. Paa Broen er der Skinnelvej. 55° 29', N. Br. 9° 39', Ø. Lgd. (Kort Nr. 117 og 223. Danske Lods, Side 360.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1165. Fyrskibet »Trelleborgred« midlertidig ombyttet. Sverrig. Fyrskibet »Trelleborgred« ombyttes i Sommer midlertidig med Reservefyrskip Nr. 28, mærket »Reserve«. Undervands-Signaler gives, naar Dampfærge ventes, med Tre-Slag hver 20 Sek.

1166. Vrag borttaget. Utlången NØ, Vraget NØ, for Utlången er uskadeliggjort. Mindste Dybde ved Vraget 10 m. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 976. Kjøbenhavn 1909.)

1167. Fyrskibet »Sarischeset« midlertidig inddraget. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i København er Fyrskibet »Sarischeset« midlertidig inddraget.

1168. Ledebaaker. Königsberger Seekanal, Tyskland. De to Ledebaaker for Strækningen Wiek i Königsberger Seekanal er nu permanente. 54° 38', N. Br. 19° 57', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 853. Kjøbenhavn 1909.)

1169. Tønde flyttet. Deime, Fyr forandret. Rinderort, Kurisches Haff. Den sorte Tønde i om Bagbord ved Deime Munding er flyttet c. 600 m indad. I Rinderort Fyr er N.-Grænsen for den røde Vinkel, der lyser over Agillaer Steinfeld, drejet 10° N. efter og gaar over Tønde I. Fyret viser nu rød Lyg fra S. 66° V. gennem V. til N. 69° V., hvidt Lys derfra til N. 15 1/2° V., rødt Lys derfra til N. 2° V., hvidt Lys derfra gennem N. til N. 27, Ø., rødt Lys derfra gen-

men Ø. til S. 79° Ø. hvidt Lys derfra til S. 69° Ø. Rindert Fyr: 54° 54' 10" N. Br. 21° 3' 50" Ø. Lgd.

1170. Losseplads. Stralsund V. I 1910 udlægges en brun Tønde midt paa Lossepladsen paa følgende Steder:

I Søen V. for Neuentorf—Plogsløgen, 54° 32' 0" N. Br. 13° 0' 0" Ø. Lgd. I Lilhøen, 54° 35' 0" N. Br. 13° 9' 25" Ø. Lgd. I Vittor Bodden, 54° 33' 50" N. Br. 13° 8' 0" Ø. Lgd. I Grossen Wender ved Pramort, 54° 26' 0" N. Br. 12° 57' 40" Ø. Lgd. I Barthel Bodden, 54° 24' 18" N. Br. 12° 44' 42" Ø. Lgd. I Bodstedt Bodden, 54° 24' 0" N. Br. 12° 39' 0" Ø. Lgd. I Saaler Bodden, 54° 18' 30" N. Br. 12° 27' 0" Ø. Lgd. I Parover Buelt, 54° 21' 12" N. Br. 13° 5' 0" Ø. Lgd. Ved Dånholm er Lossepladsen afmærket med fire brune Tønder, henholdsvis paa 54° 18' 30" N. Br. 13° 8' 39" Ø. Lgd., 54° 18' 28" N. Br. 13° 8' 34" Ø. Lgd., 54° 18' 13" N. Br. 13° 8' 51" Ø. Lgd., og 54° 18' 15" N. Br. 13° 8' 37" Ø. Lgd.

1171. Lystønde inddraget. Kieler Havn. Lystønden, som til Forsøg var udlagt Ø. for Farvandsstønde Kiel 7 i Kieler Havn, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 652. Kjøbenhavn 1910.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1172. Sømærke udsat. Norge. Paa Mellem »Skjotteggrund«, $\frac{3}{4}$ Kbl N. 78° Ø. fra 6,5 m Baaren, er udsat en sort Støge. 58° 56' 12" N. Br. 10° 49' 54" Ø. Lgd.

Støgen ved Jupellu er ombyttet med en hvid Støgeboje. 58° 58' N. Br. 10° 49' Ø. Lgd.

120 m N. 45° V. fra 3,5 m Baaren Storetriba er udsat en sort Støge. 58° 58' 26" N. Br. 10° 50' 48" Ø. Lgd.

Ved Skjoldestrømskanalen er udsat 4 Støger, 2 ved hver Ende. (Kort Nr. 196.)

III. Nordsøen, Northavet og Hvide Hav.

1173. Sømærke udsat. Skarvø. Norge. I Grisholmsund N. for Føle er udsat en Støge N. for 2,5 m Baaren ved Skarvø N.-Punt. 60° 47' 27" N. Br. 4° 41' 30" Ø. Lgd.

1174. Sten. Helgeland. Tyskland. I Helgeland Northafen ligger to Sten, der rager $1\frac{1}{2}$ à 2 m op over Bunden, paa 54° 11' 28" N. Br. 7° 53' 58" Ø. Lgd., og 54° 11' 32" N. Br. 7° 53' 39" Ø. Lgd.

1175. Forandring i Afmærkning. Juellssand. Elben. Ved Juellssand er den sorte Spidstønde Nr. 7 flyttet c. 150 m ned ad Floden og ligger nu i 5,5 m Vand, paa 53° 36' 41" N. Br. 9° 35' 2" Ø. Lgd.

Mellem de sorte Spidstønder 7 og 8 er i 8 m Vand udlagt en sort Spidstønde 7/8, paa 53° 36' 26" N. Br. 9° 35' 34" Ø. Lgd.

1176. Lystøndes Plads. Krautsand. Elben. Lystønden, som er udlagt i Stedet for Fyrskibet »Krautsand«, ligger i 6,5 m Vand, paa 53° 42' 32" N. Br. 9° 29' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1084. Kjøbenhavn 1910.)

1177. Losseplads. Jade. I Aussenhinde er en Losseplads mellem Mellum Plate og H Plate afmærket med en sort Tønde med Flag. 53° 46' 35" N. Br. 8° 5' 55" Ø. Lgd. I Innenhinde ved Voslapp Watt, omfrent tværs af Fyrskibet »Gensubank«, er en Losseplads afmærket med en rød Spidstønde med Flag. 53° 35' 0" N. Br. 8° 8' 58" Ø. Lgd.

1178. Vandstandsmaalere. Ems. I Ems er Vandstandsmaalere anbragt i 3 à 4 m Vand følgende Steder: I Randselgt mellem Tønde W 9 og W 10, paa 53° 30' 48" N. Br. 6° 48' 20" Ø. Lgd. I Westerballe, tværs af Tønde O 0, paa

53 31' 56" N. Br. 6° 55' 12" Ø. Lgd. I Dukegat, mellem Tønde D A og D B, paa 53° 27' 15" N. Br. 6° 53' 10" Ø. Lgd. Mellem Emden og Knoock, tæt ved Tønde E 9, paa 53° 19' 50" N. Br. 7° 4' 47" Ø. Lgd. Palene er hvide med en sort Tværstrib; de indrages om Vinteren.

1179. Lystønde ombyttet med Lys- og Klokketønde. Barrow Deep. Themsen. England. Den rød og hvid vandret stribede Lystønde »Barrow No 1« ombyttes den 6. Juli 1910 med en rød og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. Lysvænen er forøget betydeligt 50° 41' N. Br. 1° 18' Ø. Lgd.

1180. Grund. Sheerness Harbour. Rye. Medway. En grund med 4,5 m Vand ligger 4,5 Kbl S. 71° Ø. fra Coekleshell Hard Baake, og i S. 13° V. fra Martello Tower. 51° 26' N. Br. 0° 43' Ø. Lgd.

Grunden vil om kort Tid blive borttaget.

1181. Vrag afmærket. Orford Havn S. Kutteren »Brynild« er sunket S. for Orford Havn, $1\frac{1}{2}$ Sm N. 51° V. fra SW Bawdsey Tønden. En grøn Vragtønde er udlagt tæt NV. for Vraget, som er belyst om Natten. 51° 58' N. Br. 1° 29' Ø. Lgd.

1182. Grund fundet. Hull Road. Humber. En 5,5 m Grund er fundet S. for Indløbet til Victoria Dok, fra Vandmærket i S. 9° V., 4 Kbl. 53° 44' N. Br. 0° 19' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1183. Forandring i Afmærkning. Baie de Somme. Frankrig. Den røde spidse Andvningstønde Nr. 2 med Kegle i Passe NO i Somme har midlertidig ikke Topbetegnelser.

Chenal de Saint Valéry er nu afmærket med 5 røde Spidstønder med lige Nr. fra 12 til 20, og med 5 sorte Spidstønder med ulige Nr. fra 13 til 21.

Chenal du Crotoy er afmærket med 3 røde Spidstønder med lige Nr. fra C 12 til C 16, og med 3 sorte Spidstønder med ulige Nr. fra C 13 til C 17.

En sort og hvid vandret stribet Spidstønde C ligger i Adskillelsen mellem de to Løb.

1184. Lystønde udlagt. Melampus Shoal. Plymouth Sound. England. Tønden, der ligger 580 m S. 57° Ø. fra Drakes Island Flagstang, er ombyttet med en rød og hvid ternet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser.

Drakes Island Flagstang: 50° 21' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

1185. Tønde flyttet. Swansea Harbour. Bristol Channel. Den røde Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser og ligger som Midtfarvands Tønde uden for Swansea Harbour, er flyttet $4\frac{1}{2}$ Kbl S. 20° V. hen og ligger nu 9 Kbl S. 19° V. fra East Pier Fyr, som ligger paa 51° 36' N. Br. 3° 55' V. Lgd.

1186. Lys- og Klokketønde flyttet. West Cardiff. Cardiff. Bristol Channel. Da V.-Enden af Sandene er tilfaget, er West Cardiff Lys- og Klokketønde flyttet i Kbl S. 28° Ø. hen, og ligger nu $10\frac{1}{2}$ Kbl S. 81° Ø. fra Kirken paa Lavenock Point, som ligger paa 51° 24' N. Br. 3° 10' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1187. Fyrs Lysvinkler. Tamara. Conakry. Afrika. Tamara Fyr skjules fra N. 19° V. gennem N. til N. 40° Ø. og fra N. 55° Ø. gennem Ø. til S. 77° Ø.

1188. Fyr tændt. Grand Pabos. Gaspé Kyst. Gulf of St. Lawrence. Canada. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af Grand Pabos Værft. Plannens Højde: 8 m. Synsvidden: 7 Sm. 6 m høj Fyrpæl. 48° 21' 40" N. Br. 64° 39' 15" V. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R. rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.
- Korts eller Bogs Nr. **R** 239 Plans on the East Coast of Taiwan. Marts 1910. Pris: 15 sen.
- R** 139 Rade et port du Croisic. Marts 1910.
- R** 4981 Passes et rades de Lorient et de Port-Louis. Februar 1910.
- England: Supplement, 1910, relating to the Newfoundland and Labrador Pilot. Fourth edition. 1907. (Corrected to April 1910.)
- Holland: **N** 42 Riouw-Archipel. Straat Riouw en nabijliggende vaarwaters. I : 100,000. Maj 1910. Pris: f 1,70.

Vand, fra Pennsylvania Railroad Bridge Middle Pier i S. 55½° V., og fra Fish House Station, New Jersey, i N. 79½° V.

1202. Forandring i Afmærkning. Delaware River. I Delaware River er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

Listons Range. Spidstønde 4 L er forstørret. Spirtønderne 6 L og 8 L er ombyttet med Spidstønder.

New Castle Range. Spirtønde 1 N er ombyttet med en Stumpstønde.

Deep Water Point Range. Spirtønde 3 D er ombyttet med en Stumpstønde.

Bellevue Range. Spirtønderne 1 B, 3 B og 5 B er ombyttet med Stumpstønder.

Tinicum Island Range. Tinicum Spit vandret stribeede Spirtønde og Spirtønde 1 T er ombyttet med Stumpstønder. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1104. Kjøbenhavn 1910.)

1203. Vrag afmærket. Kedge Straits. Chesapeake Bay. Et Fartøj er sunket i Adgangen til Kedge Strait. En rød og sort vandret stribet Spirtønde er i 5,2 m Vand udlagt tæt V. for Vraget, fra Holland Island Bar Fyr i S. 62¼° V., og fra Smith Point Fyr i N. 7¼° Ø.

1204. Tønde udlagt. Cambridge. Choptank River. Chesapeake Bay. Maryland. Middle Cut Spirtønde 4 er i 3 m Vand udlagt i Choptank River, fra Chancellor Point i S. 85° V., og fra Cambridge forreste Ledefyr i N. 57° Ø.

1205. Tønder udlagt. Spring Garden Dredged Channel. Baltimore Harbor. Chesapeake Bay. Maryland. I Spring Garden Dredged Channel er udlagt:

En sort Spirtønde 5 A i 8 m Vand, fra Lazaretto Point Fyr i S. 68¼° V. og Tysons Værfts Yderende i N. 44¼° V.

En sort Spirtønde 9 A i 8 m Vand, fra Lazaretto Point Fyr i S. 79¼° V., og fra Point Covington Ø-Pier i S. 32¼° Ø.

1206. Lystønde udlagt. Kettle Bottom Shoals. Potomac River. Chesapeake Bay. En sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-For-mærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mærke 10 Sek., er i 8 m Vand udlagt tæt ved Kettle Bottom Shoals Upper Klokketønde.

1207. Vrag. Assateague Fyr Ø. Virginia. Et Vrag ligger sunket i 5,2 m Vand 2¼ Sm Ø. fra Assateague Fyr. Der er kun 0,2 m Vand over Vraget.

1208. Fyrskibet »Cape Lookout Shoal« midlertidig ombyttet. North Carolina. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er midlertidig ombyttet med Reserve-fyrskib Nr. 72. Fyr og Taagesignaler er uforandret. 34° 20' N. Br. 76° 25' V. Lgd.

1209. Dybde. Bald Head Channel. Cape Fear River. North Carolina. I New Channel Range Fyrline, i Indløbet til Cape Fear River, er den mindste Dybde 5,8 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1991. Kjøbenhavn 1909.)

1210. Ledefyr forandret. South Channel. Charleston Harbor. South Carolina. Ledelyrene paa Sullivans Island, for South Channel, er nedlagt og Ledefyr tændt paa Grunden ved James Island. Forfyret er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Sort Fyrbaake, der staar i 3 m Vand, 32° 45' 31" N. Br. 79° 55' 29' V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Sort Fyrbaake, der staar i 0,2 m Vand, c. 1200 m V. fra Forfyret. 32° 45' 31" N. Br. 79° 56' 14" V. Lgd.

1211. Forandring i Afmærkning. St. Johns River. Florida. Omtrent den 16de Juni 1910 forandres Afmærkningen i Indløbet til St. Johns River saaledes: Entrance Shoal Stumpstønde J 3 flyttes c. 1½ Kbl ØNØ. hen i 7,2 m Vand, fra Continental Hotel V.-kant i N. 19¼° Ø., og fra St. Johns Entrance bageste Ledefyr i N. 89° Ø.

En Stumpstønde South Jetty End 3 A udlægges i 10 m Vand ved S-Siden af Løbet, fra Continental Hotel venstre Kant i N. 16¼° Ø., og fra St. Johns Entrance bageste Ledefyr i N. 89° Ø.

En Stumpstønde Cross Over 5 A udlægges i 7,2 m Vand paa S-Siden af Løbet, fra Continental Hotel venstre Kant i N. 10¼° Ø., og fra St. Johns Entrance bageste Ledefyr i N. 81° Ø.

Den midlertidige South Side Stumpstønde 3 A inddrages.

1212. Grund tannet. Biscayne Bay. Florida. En Grund med 1,4 m Vand

har dannet sig $\frac{2}{3}$ Kbl V. for Tandem, som afmærker Pladsen for Cape Florida Shoal Fyr ved Indløbet til Biscayne Bay. Med Ø.-lig Storm bryder Søen paa den. Cape Florida Fyr: 25° 38' 27" N. Br. 80° 8' 8" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1213. Fyr slukket. St. Andrews Bar. St. Andrews Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. St. Andrew Bar Range forreste Ledelyr er permanent slukket, da Ledelyrlinien ikke angiver det dybeste Vand over Barran. 30° 4' 7" N. Br. 85° 36' 27" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søtørende« Nr. 90. Kjøbenhavn 1910.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1214. Lystønde udlagt. Marsala N. Sicilien V.-Kyst. En rød, cylindrisk Lystønde, der viser rødt Ek-Blink hver 5 Sek., Blink $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $\frac{1}{2}$ Sek., er udlagt paa V.-Enden af Grundten, som strækker sig ud fra Punta Scario, N. for Marsala.

1215. Vrag uskadeligt. Porto Corsini. Italien Ø.-Kyst. Vraget af Kutteren »Oba« ved Porto Corsini er nu uskadeligt for Skibe, der besøger Havnen. Mindste Dybde over Vraget 7 m. 44° 32' 34" N. Br. 12° 20' 16" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søtørende« Nr. 692. Kjøbenhavn 1909.)

1216. Havnefyr forandret. Tkon. Kanal von Pasman. Østerrig-Ungarn. Tkon grønne, faste Havnefyr er forandret til et gult, fast Fyr. Synsviddens: 3 Sm. 49° 53' N. Br. 15° 26' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1217. Rev. Sumatra V.-Kyst. Paa Sumatra V.-Kyst er følgende Rev fundet:

Et c. 600 m stort Rev, hvis SØ-Ende falder tørt i c. 60 m Vand. 1° 40' 36" N. Br. 98° 0' 42" Ø. Lgd. Det er i Korret angivet paa 1° 41' N. Br. 98° 0' Ø. Lgd.

Pyklades Rif er c. 700 m stort. Dets SV-Kant falder tørt og ligger kun 100 m fra 180 m Kurven. 1° 42' 49" N. Br. 97° 58' 48" Ø. Lgd.

Et c. 700 m stort Rev med 5, m Vand, c. 200 m fra 180 m Kurven. 1° 47' 0" N. Br. 97° 57' 24" Ø. Lgd. Revet er sandsynligvis det samme, som i Korret er angivet 4 Sm SV. for Lakota.

Et c. 600 m stort Rev med 20 m Vand i c. 80 m Vand. 1° 45' 39" N. Br. 97° 59' 44" Ø. Lgd.

Et c. 100 m stort Rev med 33 m Vand i 40 à 80 m Vand. 1° 40' 2" N. Br. 98° 1' 46" Ø. Lgd.

Et 24 m Rev i 35 à 55 m Vand, c. 600 m fra 180 m Kurven. 1° 35' 32" N. Br. 98° 3' 31" Ø. Lgd.

Et Rev med 2, m Vand, c. 600 m stort, paa 1° 45' 15" N. Br. 98° 1' 47" Ø. Lgd., og c. 300 m S. for dets SØ-Kant et 4, m Rev, c. 500 m stort i 40 à 80 m Vand.

Øen Lakota er c. 300 m stor, dens Midte ligger paa 1° 50' 41" N. Br. 98° 1' 23" Ø. Lgd. Den er omgivet af et 100 à 150 m bredt Kystrev, der paa V.-Kanten c. 640 m fra Øen falder tørt, og er omgivet af 55 à 70 m Vand.

Makassar Rif. VSV. for Lakota, med 2, s Vand i 70 m Vand, paa 1° 50' 0" N. Br. 97° 59' 54" Ø. Lgd. Det er 1000 m langt i Ø. og V., og 600 m bredt. Et 0, s m Rev i 65 m Vand, paa 1° 52' 21" N. Br. 98° 0' 26" Ø. Lgd.,

1000 m langt i Ø. og V., og 600 m bredt. Det er sandsynligvis det samme Rev som i Korret er angivet paa 1° 52' 53" N. Br. 97° 59' 8" Ø. Lgd.

Kamellon Rif med 6, s Vand, i c. 70 m, c. 500 m stort, paa 1° 53' 45" N. Br. 98° 2' 6" Ø. Lgd., 500 m Ø. for Revet ligger en Sten med 13 m Vand. Et 7 m Rev i 65 m Vand, c. 300 m stort, paa 1° 47' 39" N. Br. 98° 5' 4" Ø. Lgd.

Et 6, m Rev paa 1° 46' 46" N. Br. 98° 6' 10" Ø. Lgd., c. 1000 m langt i NV. og SØ, og 200 m bredt, og c. 200 m Ø. for dets SØ-Kant et c. 300 m stort Rev med 10 m Vand.

Et 4, s m Rev, c. 500 m stort, i c. 70 m Vand, paa 1° 46' 38" N. Br. 98° 7' 4" Ø. Lgd.

Et 3, s m Rev, c. 400 m stort, paa 1° 46' 14" N. Br. 98° 7' 19" Ø. Lgd., og 650 m SØ. for dets S.-Ende et 300 m stort Rev med 4, s m Vand, i 45 à 75 m Vand.

Et 3, s m Rev, c. 400 m stort i 55 à 65 m Vand, paa 1° 48' 18" N. Br. 98° 7' 26" Ø. Lgd.

Boeroeng Rif med nogle Sten, der falder tørt, c. 750 m stort, paa 1° 55' 30" N. Br. 98° 0' 45" Ø. Lgd. Øen Boeroeng findes ikke.

Et til Dels tørfaldende Rev i 50 à 70 m Vand, c. 700 m langt i SV. og NØ, og 400 m bredt, paa 1° 46' 17" N. Br. 98° 9' 50" Ø. Lgd. Revet er det samme, som i Korret er angivet paa 1° 46' 36" N. Br. 98° 8' 45" Ø. Lgd.

Et 2, s m Rev, 350 m stort, i 55 à 65 m Vand, paa 1° 46' 44" N. Br. 98° 12' 17" Ø. Lgd. Revet er det samme, som i Korret er angivet paa 1° 47' 15" N. Br. 98° 10' 40" Ø. Lgd.

Et 5, s m Rev, c. 500 m stort, i 45 à 60 m Vand, paa 1° 45' 40" N. Br. 98° 11' 39" Ø. Lgd.

Et 5, s m Rev, c. 450 m stort, i 73 m Vand, paa 1° 44' 45" N. Br. 98° 7' 18" Ø. Lgd.

Det antatte Kort er det hollandske Kort Nr. 28. (Se »Efterretninger for Søtørende« Nr. 1053. Kjøbenhavn 1910.)

1218. Fyr forandret. Langkat Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa den høje Bred i Langkat Rivier er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søtørende« Nr. 1054. Kjøbenhavn 1910.)

1219. Grund fundet. Banka NØ.-Kyst. Et Korahrev med 8, m Vand er fundet i c. 20 m Vand, paa 1° 46' 30" S. Br. 106° 12' 0" Ø. Lgd.

1220. Fyr forandret. Mutsure Jima og Shirasu. Shimoseki Strait. Nai-kai. Japan. Mutsuru Jima Fyr er forandret og viser nu hvidt Ek-Blink hver 15 Sek. Fyrapparat af 5te Orden. 53° 58' 46" N. Br. 130° 51' 53" Ø. Lgd. Shirasu Fyr er nu et grønt, fast Fyr. Synsviddens: 6, s Sm. Fyrapparat af 6te Orden. 33° 59' 7" N. Br. 130° 47' 20" Ø. Lgd.

1221. Lystønde udlagt. Mekari Seto. Nalkai. En halv hvidt, halv rød, cylindrisk Lystønde, der viser halvt rødt, halvt hvidt Ek-Blink hver 4 Sek., er i 21 m Vand udlagt N. for Ohama-Saki, Imo Shima N.-Ende. Tønden er bestemt til Strøm-Observationer, og da den drejer sig, kan den altså vise enten rødt eller hvidt Lys i alle Retninger. 34° 21' 26" N. Br. 133° 10' 3' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1222. Karantænebestemmelser. Italien. — Karantænen overfor Bassorah er opløst.

Sverrig. — De russiske Guvernementer Kiev, Jekatarinoslav, Charkov og Baku er erklæret for smittet af Kolera.

Thore. Ingolf, F. Schiøttz, afg. Vaag 6./6. til Øst-Island. — Mjølner, Clausen, afg. Thorshavn 7./6. til Kjøbenhavn. — Sterling, Nielsen, afg. Leith 7./6. til Reykjavik & Vestisland.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 2./6. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 30./5. til Suez. — Cathay, Kruise, ank. Suez 7./6. — Siam, Cortsen, pass. Perim 29./5. til Sabang. — Pangan, Knudsen, ank. Fredrikstad 5./6. — Samui, Licht, afg. Suez 5./6. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 1./6. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Aden 7./6. for Suez.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, ank. London 5./6. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 31./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Gand 4./6. — Hamlet, Jørgensen, ank. Tyne 5./6. — Helge, Pii, ank. Walkom 2./6. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 4./6. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Petersborg 5./6.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Grangemouth 5./6. — Allan, Nielsen, afg. Boness 6./6. til Aarhus.

Æra. Energi, Jensen, ank. Boulogne 5./6. — Emanuel, Svane, ank. Kjøge 6./6. — Enigheden, Jensen, ank. Wiborg 7./6. — Erindring, Nielsen, ank. Neustadt 8./6.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Blyth 2./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, afg. Råå 6./6. til Langesund. — Ætina, Pedersen, afg. Mariager 6./6. til Esbjerg.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 30./5. — Freja, Bech, ank. Riga 30./5. — Gudmund, Petersen, ank. Kjøbenhavn 30./5. — Hans Peter, Holm, ank. Karrebæksminde 3./6.

Svendborg. Peter, Jørgensen, ank. Libau 2./6. — Iris, Hansen, ank. Fowey 2./6. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Ørnkjöldsvik 2./6. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 2./6. — Standard, Rasmussen, ank. Middelbro 3./6. — Psyche, Olsen, ank. Leith 4./6. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Stugsund 5./6. — Roma, Jensen, ank. Bervik 6./6. — Alma, Hansen, ank. Stockton 6./6. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Leith 6./6. — Primula, Carlsen, ank. Fowey 4./6. — Vera, Jensen, ank. Kemi 5./6. — Mine, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 6./6. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Kjøbenhavns Red 6./6. — Severine, Jensen,

ank. Røby 6./6. — Delos, Andersen, ank. Burntisland 6./6. — Valkyrien, Hansen, ank. Gustafsberg 31./5. — Jørgen Ring, Fischer, ank. Fowey 30./5. — Gæa, Petersen, ank. Salamis 7./6. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 6./6. — Erhardt, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 6./6. — Fulvia, Petersen, ank. Dundee 6./6. — Danmark, Husfeldt, ank. Charlestown (C.) 7./6. — Concordia, Henriksen, ank. Aalborg 7./6. — Vega, Rasmussen, ank. Warkworth 7./6. — Zampa, Jensen, ank. Bremen 7./6. — Jens, Eriksen, ank. Amsterdam 7./6. — Jason, Hansen, ank. Jersey 8./6. — Brødrene, Jørgensen, ank. Gamle Karleby 6./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. Uleåborg 7./6. — Grethe, Hansen, ank. Umeå 8./6.

Æra. Albertine, Madsen, ank. Åhus 4./6. — Mercur, Christensen, ank. Middelbro 4./6. — Ægir, Winther, ank. Twillingate (N. F.) 5./6. — Rigmor, Petersen, ank. Travemünde 5./6. — Villi, Knudsen, ank. Nakskov 5./6. — Christine, Rasmussen, ank. Neustadt 5./6. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Helsingør Red 6./6. p. R. t. Stettin. — Concordia, Madsen, ank. Thuro 6./6. — Marie, Østermann, ank. Sakskjøbing 6./6. — Marie, Petersen, anfl. Hebriderne 5./6. — Kirstine, Rasmussen, ank. Norrkøping 4./6. — Hertha, Krull, afg. Rochester 4./6. til Sundsvall. — Phønix, Rasmussen, ank. Burntisland 5./6. — Alf, Folmer, ank. West Wemyss 6./6. — Thor, Kromann, afg. Maracaibo 13./5. til Hamburg. — Hermod, Dreimann, ank. Uleåborg 5./6. — Prøven, Schmidt, ank. Orth 5./6. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 6./6. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Dieppe 6./6. — Caroline, Christensen, ank. Llanelly 6./6. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Newcastle 7./6. — Hosanna, Raahauge, ank. Flensborg 6./6. — Th. Lohse, Petersen, ank. Kiel 7./6. — Majus Bay, Friis, ank. Tvedestrand 7./6. — Svip, Jensen, ank. Flensborg 7./6. — Hekla, Hermansen, ank. Bridlington 7./6. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 8./6. — Minde, Rasmussen, ank. Kjertemunde 7./6. — Industri, Raahauge, ank. Cadiz 8./6. — Ofelia, Clausen, ank. Landskrona 7./6. — Veritas, Staugaard, ank. Sundsvall 7./6. — Ruth, er den 26./5. prajet paa 40 N. Br. 21° V. Lgd.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 10. Juni 1910. — Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Skibesfetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 9. Juni 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 ⁹ / ₄ — 94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ⁹ / ₄
Danmark		42	43
Norden	81	81	81 ¹ / ₄
København		6	8
Carl		68 ¹ / ₂	69
Dannebrog	72 ¹ / ₂	72 ¹ / ₄	92 ⁹ / ₄
Skjold	41 ⁹ / ₄	41 ¹ / ₂	42
Urania		6	8
Union		6	10
Dampsk. af 1896		72 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Hejmdal		83 ³ / ₄	85 ¹ / ₂
Østasiatiske	155 ¹ / ₂ — 155	155	155 ¹ / ₄
Østersøen		2 ¹ / ₂	7
Nordøen		—	—
Gorm		67	75
Torm		60	67
Inga		—	—
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		50	59
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	34 ¹ / ₂	34 ¹ / ₄	34 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁹ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88		102	107
4 ¹ / ₂ foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 ⁹ / ₁₀ Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 ⁹ / ₁₀ Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ uops. Stats.		93 ⁹ / ₄	95 ⁹ / ₄
3 ¹ / ₂ Husejer Kreditk.	85 ⁹ / ₄	85 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Kbhvns Kreditf.		89 ⁹ / ₄	90 ¹ / ₄
4 ⁹ / ₁₀ — — 2. Serie.		94 ¹ / ₂	94 ⁹ / ₄
4 ⁹ / ₁₀ — — 1. — ..		96 ¹ / ₂	96 ⁹ / ₄
3 ¹ / ₂ Østift. Kreditf. 6. — ..		88 ⁹ / ₄	89
4 ⁹ / ₁₀ — — 7. — ..		93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ Landkreditk. 3. — ..		92 ¹ / ₄	94 ⁹ / ₄
4 ⁹ / ₁₀ Østift. Kreditf. 9. — ..		93 ⁹ / ₄	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152	151 ³ / ₄	152
Privatbank	102 ³ / ₄	102 ³ / ₄	103
Landmandsbank		132 ¹ / ₄	132 ¹ / ₂
Handelsbank		133 ⁹ / ₄	134 ⁹ / ₄
Grundejerbank	24 ¹ / ₄	24 ¹ / ₄	24 ¹ / ₂
Burm. & Wain		87	88
Helsingørs Jærnsk.		85 ¹ / ₂	87
Sukkerfabr.	250 — 250 ¹ / ₂	251 ¹ / ₂	251 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	165 — 1 ¹ / ₂	165 ¹ / ₄	165 ¹ / ₂

Vekselkurser d. 8. Juni 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.22	18.18
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 8. Juni 1910.

Russiske Noter	216.65
4 ⁹ / ₁₀ Russiske Consols	91.90
3 ⁹ / ₁₀ — Boden Kredit.	88.10
5 ⁹ / ₁₀ Mexikanske 1899	100.30
5 ⁹ / ₁₀ Rumænske Stats	102.40
4 ⁹ / ₁₀ — — 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 224,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 28,000, „København“ 38,000, „Carl“ 14,000, „Dannebrog“ 22,000, „Skjold“ 6,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 208,000, „Østasiatisk“ 650,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Frøgt dampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 14. Juni 1910.

Meddelelse til danske Rederier angaaende Skibe i Fart paa St. Petersborg eller Kronstadt. Under Hensyn til at det kgl. Gesandtskab i St. Petersborg har indberettet, at Nevaflodens Vand indeholder Kolerabaciller, har Sundhedsstyrelsen anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om til samtlige Rederier, der har Skibe i Fart paa St. Petersborg eller Kronstadt, at lade udgaa en Opfordring om at ville instruere deres Skibsførere om Varetagelsen af forskellige sanitære Forholdsregler.

De paagældende Skibsførere advares derfor imod i St. Petersborg eller Kronstadt at forsyne sig med Vand, Mælk, Grøntsager, Brød, Smør eller lignende Fødemidler, og for saa vidt saadan Forsyning ikke kan undgaaes, bør Fødemidler fra de nævnte Byer kun nydes efter at have kogt i over 10 Minutter, ligesom Vand fra Byerne ikke i ukogt Tilstand bør anvendes til Drikke, Opvask af Tallerkener, Glas, Knive etc., til Vask af Personer eller Klædningsstykker, Rengøring eller lignende.

Specielt bør Mandskabet i de paagældende Skibe under Hensyn til de under Koleraepidemien i St. Petersborg i forrige Sommer indhøstede Erfaringer stærkt advares mod Køb af Levnedsmidler etc. hos Kadrejere eller omvandrende Forhandlere.

Landlov bør saa vidt muligt ikke gives, og de af Besætningen, som nødes til at gaa i Land, bør advares mod at søge Beværtninger eller lignende, ligesom i det hele mod at spise eller drikke i Land.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 7. Juli 1910.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Amsterdam er der projekteret Anlæggelsen af en ny Havn i Zaandam. Havnen, der vil faa en Dybde af omtrent 10 Meter, formenes at kunne lages i Brug for Skibsfarten i Juni 1911.

Natten til i Søndags afgik Landmandsbankens højtansete Seniorchef Gehejmeetsraad Isack Glückstadt uventet ved Døden i en Alder af 71 Aar.

For de fleste egentlige Søfarende betegnede Navnet Glückstadt næppe stort udover det, at han var Lederen af Danmarks største private Pengeinstitut, men enhver der har haft nogen Lejlighed til at følge Udviklingen af dansk Storskibsfart vil vide, at i dette Pengeinstitut og først og fremmest i denne Mands Haand samledes de fleste af de Traade, paa hvilke denne Udvikling i Virkeligheden beror.

Den Afdøde var Formand i Bestyrelserne for Østasiatisk Kompagni og Frihavns-Aktieselskabet samt Medlem af Bestyrelsen for Det forenede Dampskibsselskab.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har det kgl. Generalkonsulat i St. Petersborg under 1. ds. indberettet følgende om Narva-Hungerburg Havn:

»Byen Narva har c. 40,000 Indbyggere, og er beliggende paa Bredden af Narova Floden, c. 10 Mil fra dens Munding. Floden er sejlbar for Skibe med et Dybgaende af c. 11 Fod. Da det imidlertid paa Grund af den lave Vandstand umuliggør Skibe med større Dybgaende at sejle op til Narva, bliver saa godt som al Trælaster afskibet i Hungerburg.

Hungerburg er en lille By, beliggende ved Indsejlingen til Bugten, den har en forholdsvis god Havn, med

Plads til c. 15 Skibe og med en Vandstand af c. 18—20 Fod. Desværre kan Skibe som oftest ikke tillastes i Havnen, da der uden for denne er en Barre, hvor der kun er 15½—16 Fod Vand.

Skibene maa derfor, naar de har naaet dette Dybgaende forhale til Reden for at komplettere Lasten.

Imidlertid bliver der gjort store Anstrængelser for at forbedre Havnen og bortfjerne Barren ved Hjælp af to kraftige Muddermaskiner, som arbejder hele Døgnet i de 6—7 Sommermaaneder. Baade, som ankommer med Last eller i Ballast, bliver alle indklareret i Hungerburg, og enhver Baad maa betale Lodsafgifter, som beløber sig til 5 Kopek pr. Netto Reg.-Ton.

Der er tre Stevedore-Firmaer, som alle har 1ste Klasse Arbejdere. Arbejdet gaar for sig meget hurtigt og omhyggeligt, og Skibene faar derfor som Regel et godt Indlagende. Det er Kolyne at laste 24 Stds. Planker/Brædder eller 25 Favne Props pr. Luge daglig. Arbejdstiden i Havnen er fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften, derimod kan Arbejdet paa Reden foregaa baade Dag og Nat. Som Regel bliver der om Sommeren arbejdet fra Kl. 4 om Morgenen til Kl. 10 om Aftenen, og Arbejderne overnatter derfor om Bord paa Damperne.

Adresse-Kommission: I Fald der i Certepartiet er stipuleret, at samme skal betales efter almindelig Kolyne, bliver det af Købmændene beregnet med 20 Kop., i enkelte Tilfælde endog med 25 Kop. pr. Netto Reg.-Ton. Da en stor Del af Træet bliver eksporteret af Petersborger Købmænd, bliver der som oftest stipuleret i Certepartiet »Petersburg Usance«.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den danske Legationssekretær i Peking under 24. f. M. indberettet følgende angaaende Port Arthurs Havn og Arbejderne paa Udbedringen af samme:

»Det forlyder, at den japanske Regering vil gøre ret store pekuniære Ofre for Udbedringen af Port Arthurs Havn. Siden samme for et Par Aar siden blev aabnet for den merkantile Trafik, har Skibsfarten kun været grumme ringe. — Men nu paatænker man som sagt at uddybe Handelshavnen, saa at man kan holde en Vandstand af mellem 24 og 30 Fod ved Ebbetid. Endvidere taler man om at bygge tre »Piers«, saaledes at der kan blive Liggeplads for 15 Skibe paa en Gang. Port Arthur anses af mange for en bedre Vinterhavn end Dalny, hvor Isvanskelighederne ofte er store.«

Isforholdene i de arktiske Have. Hvide Havel var isfrit 12. Maj; den første Damper kom den 4. Maj til Archangel, hvortil Skibsfarten officielt blev erklæret aaben den 15. Maj.

Spitsbergen. Vinteren har været mild, og Vestkysten var isfri i Slutningen af Maj. Forøvrigt mekler en til Tromsø indkommen Kutter om daarlige Isforhold i Havel omkring Spitsbergen.

Island. 19. Maj observeredes spredt Drivis fra Kap Nord 20 Mil (Sm.) Nord og Øst efter. Davis-Strædet. I Begyndelsen og i Midten af Maj laa der ingen Storis udfør Frederikshaab og Sukkertoppen, kun faa Isfjælde.

Nordatlantenhavet og Labrador. Belle-Isle-Strædet er ikke isfrit, det aabner gennemsnitlig den 25. Juni, men i Aar har en Damper passeret igennem det den 15. Maj. Paa Bankerne findes en Del Is, særlig langs New Foundlands Østside.

(Ritz. Bur.)

»United States«. Efter hvad der forlyder, har »United States« afholdt og ansete Fører, Kapt. Wulff,

ønsket at faa Lov til at træde tilbage, i alt Fald indtil videre. De to sidste Uheld har nemlig taget stærkt paa den samvittighedsfulde Mand.

Direktionen har imødekomet hans Ønske og ansat den tidligere Fører af »Pennsylvania«, Kapt. Gøtsche, som Kaptajn paa »United States«. Pladsen tiltrædes straks.

Kaptajn Gøtsche er fra sin tidligere Fart vel kendt med Amerikaruten, og fik, da »Pennsylvania« blev bygget, overdraget Førerstillingen paa den 7,000 Tons store Fragtbaad.

»United States« er nu kommen i Dok og er bleven undersøgt. Skaden er forholdsvis ringe. Kun Stevnen samt 2—3 Plader er beskadiget, og Reparationen vil være endl saa betids, at Skibet kan indtage Ladning og afgaa herfra efter Bestemmelsen den 22. Juni.

(Nationaltid.)

Ildjærnsfluen. I Anledning af en Henvendelse fra Kristiania Sømandsforening til Forsvarsdepartementet om Ildjærnsfluen har Fyrdirektøren tilskrevet Forsvarsdepartementet, at han kan slutte sig til Fyrdirektør Ryes Udtalelse i 1905, da Sagen sidst var til Behandling, om at den nuværende Belysning af Farvandet maa være tilstrækkelig, naar det er sigtbart Vejr, og at det derfor nærmest gælder om at skaffe et Taagesignalapparat paa Fluén, hvis denne ikke — af økonomiske Hensyn — kan bortsprænges, hvad der visselig vil være det heldigste. Et Taagesignalapparat kan for Tiden ikke skaffes paa billigere Maade end ved at bygge en fast Bygning fra Bunden, og dette vil i Følge et i 1905 uarbejdet Forslag medføre en Udgift af 24,700 Kr. samt dertil en aarlig Udgift til Klokkepasseren.

Fyrdirektør Holst udtaler i Tilslutning til Fyrdirektør Rye, at han ikke kan finde, at det er rigtigt at anvende et saa stort Beløb paa dette Anlæg, saa længe der er mange mere nødvendige Anlæg, som udsættes af økonomiske Hensyn.

Forsvarsdepartementet henholder sig til det af Fyrdirektøren anførte og kan saaledes for Tiden ikke anbefale, at et saa betydeligt Beløb som 24,700 Kr. anvendes til Anbringelse af Taagesignal paa Fluén. Indstillingen er d. 3. Juni af Forsvarsdepartementet oversendt til Arbejdsdepartementet til Behandling af Spørgsmaalet om Fluens Bortsprængning. (Norg. Sjøft.)

En Havn ved Larache. En Korrespondent skriver d. 14. Maj fra Larache til »Shipp. Gasz.«, at der er afsluttet Kontrakt om Bygning af en Havn ved Larache, og at Arbejdet snart skal paabegyndes. Havnen vil komme til at omfatte c. 1,000,000 Kvadratmeter Grund, som indvindes fra Havel, og vil, naar den bliver færdig, blive Marokkos vigtigste Søhavn, da den ligger tæt ved Fez og de nordlige Provinser.

Suez-Kanal-Selskabet. Paris, 6. Juni. (Ritz. Bur.) Paa Suez-Kanal-Selskabets Generalforsamling vedtoges det paa Forslag af Bestyrelsen at nedsætte Tarifen fra 1. Januar 1911 med 50 Centimer.

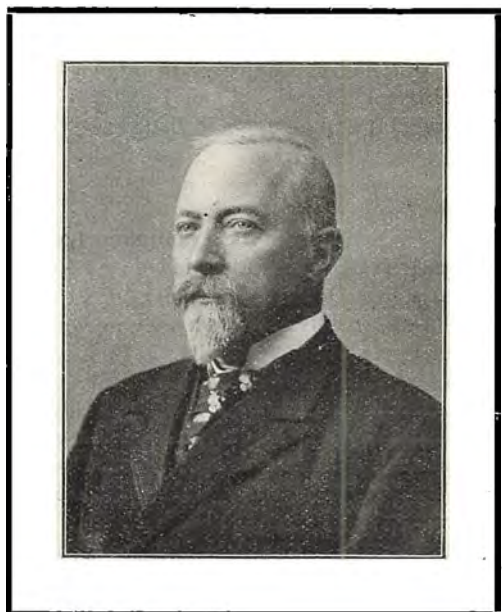
Traadløs Telegrafi. Den tidligere omtalte traadløse Telegrafering til Skibe i Søen fra Eiffel Taarnet i Paris tog sin Begyndelse Natten mellem den 23. og 24. Maj, idet Midnatstimen blev signaleret til alle Stationer

og Skibe, som er forsynet med de nødvendige Apparater. Paris' Tid bliver saaledes signaleret ud i en Radius af fra 2,500 til 3,000 Sm., hvorved Skibene paa Søen sættes i Stand til paa en hidtil ukendt og bekvem Maade at kontrollere deres Søure. (Reuter.)

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Cherson (Rusland) er erklæret for Kolerasmittel.

D'Err. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Kaptajn C. W. Møller.



Atter har Det forende Dampskibsselskab lidt et smerteligt Tab, idet Chefen for Skandinavien-Amerika-Liniens Passagerafdeling, Kaptajn C. W. Møller den 9. ds. er afgaaet ved Døden under et Ophold paa Silkeborg Vandkuranstalt.

Kapt. Møller, der kun blev 55 Aar gammel, havde i flere Aar været plaget af et Halsonde, og var fornylig efter et alvorligere Anfald rejst til Silkeborg for at søge Hellbredelse ved at gennemgaa en Kur dér. I Begyndelsen syntes Opholdet paa Vandkuranstalten at øve en heldig Virkning, men snart tog Sygdommen en alvorlig Vending og gjorde uventet Ende paa et virksomt og daadrigt Liv. Kaptajn Møller førte for nogle Aar tilbage flere af Thingvalla-Liniens Skibe og blev senere Leder af denne første danske Amerikaliniens Passagerkontor. Da Thingvallasel-

skabet opløstes i 1898 og optoges i Det forenede Dampskibsselskab, der deraf dannede den nuværende Skandinaviens-Amerika-Linie, gik Kapt. Møller over i dette Selskabs Tjeneste og kom dér til at virke under betydelig udvidede og større Forhold, idet han ansattes som Chef for Liniens Passagerafdeling.

Her kom hans tidligere Erfaringer og nøje Kendskab til alle Forhold ved Emigrant- og Passagerfarten paa Amerika den ny Linie tilgode. Kapt. Møller ledede nu i flere Aar Passagerafdelingen med fremragende Dygtighed og forstod ved sin imødekommende, joviale og hjælpsomme Færd at indgyde de Rejsende Tillid og Agtelse, hvadenten det drejede sig om 1ste Klasses Passagerer eller om Udvandrere paa Mellemdækket, og blev i høj Grad paaskønnet baade af Over- og Underordnede. Kapt. Møllers Død bliver beklaget af mange Venner og af mange Rejsende, som om Bord i Skibene har nydt godt af hans Forsorg, baade herhjemme og paa den anden Side af Atlanterhavet. Hans Død betyder et Tab for det store Selskab, i hvis Tjeneste han virkede med saa stor Nidkærlighed og Dygtighed.

Fra Norges Navigationsskoler.

Vi har modtaget følgende:

Navigationsvæsnets i Norge er, som det maaske vil være dette Blads Læsere bekendt, siden 1906 undergaaet en betydelig Forandring. Saa godt som al Undervisning i Navigation foregaar nu i anerkendte Skoler, af hvilke der i hele Landet findes tyve. Skolerne staar dog langt fra paa samme Trin. Det er saaledes kun Skolerne i Bergen og Kristiania, som har Ret til at afholde den ved den ny Ordning indførte højere Skibsførereksamen, medens andre Skoler, som f. Eks. Kristiansund Skole, ikke en Gang forbereder til den almindelige Skibsførereksamen, men kun til Styrmandseksamen og til Kyst- og Fiskeskippereksamen.

Endnu i Begyndelsen af det nittende Aarhundrede var norske Søfolk henvist til at rejse til Danmark for at uddannes i Navigation og tage Eksamen. Dog skal der allerede paa Holbergs Tid have eksisteret en Skole for Handel og Søfart i Bergen; men først efter 1820 begyndte en rationel Undervisning i Navigation i de vigtigste Kystbyer, og der oprettedes Eksamensdistrikter for forskellige Egne af Landet. Navigationsundervisningen var hovedsagelig underlagt Orlogsmarinens Officerer, der i Vintermaanederne drev Navigationslærervirksomhed som Bieerhverv. I Spidsen for Navigationsvæsnets stod Kommandørerne i Marinen, og disse ledede Eksamen og foretog selv Eksaminationen.

Den, der har været mest virksom for at forbedre Navigationsundervisningen i Norge, er uden Tvivl Bestyreren af Bergens store, smukke og i alle Henseender tidsvarende Navigationsskole, Hr. Kaptajn Bergersen, der tillige er Ministeriets Konsulent i Skolesager vedrørende Navigationsundervisning. Der er allerede nu gjort Skridt henimod at skabe en Stab af virkelige Navigationslærere, for hvem det at undervise bliver Livserhverv, og det er Tanken med Tiden at stille saadanne Krav til den, der ønsker at blive Navigationslærer, at Ministeriet kan søge sin Konsulent i Skolesager blandt Lærerne.

De nuværende Navigationslærere er rekrutteret dels fra Orlogs- og dels fra Koffardimarinens, og det er kun i specielle Fag saasom Sprog, Søret og Sygepleje, at der anvendes Lærere, der ikke har faret til Søs.

I Følge den ny Skoleordning kan ingen blive Bestyrer af en Skole, med mindre han har bestaaet den

højere Skibsførereksamen, og denne Bestemmelse har medført, at alle yngre Navigationslærere, som ikke i Forvejen havde bestaaet denne ved den ny Ordning indførte Eksamen, nu har underkastet sig den.

Fordringerne til den højere Skibsførereksamen falder for Tiden omtrent sammen med de Fordringer, der er gældende ved anden Del af Styrmandseksamen hos os; men de er i Loven saa løst formuleret, at de til enhver Tid let kan skærpes ad administrativ Vej, en Foranstaltning, der navnlig tager Sigte paa Uddannelsen af vorde- dende Navigationslærere.

For at kunne indstille sig til den højere Skibsførereksamen skal man først have bestaaet Styrmandseksamen, hvortil kræves efter det fyldte 15. Aar 30 Maaneders Søfart, hvoraf 12 i udenrigs Fart. Dernæst skal man have bestaaet Skibsførereksamen, hvortil yderligere kræves 12 Maaneders Søfart altsaa ialt 42 Maaneder. Alle 3 Eksaminer kan tages den ene umiddelbart efter den anden uden Søfart imellem. Det er iøvrigt bemærkelsesværdigt, at der ikke kræves Søfart med Sejlskib for at kunne indstille sig til de forskellige Eksaminer.

Den Eksamen, der kræves for at blive ansat som Officer i Marinen, giver samme Ret som de Eksaminer, der kræves af Koffardimarinens Officerer; men ønsker en Søofficer at gaa over i Koffardimarinens, maa han, forinden han kan opnaa Skibsførerbevis, efter at have erhvervet Styrmandsbevis fare til Søs i 24 Maaneder, hvoraf mindst 12 Maaneder som Styrmand i Koffardimarinens.

Undervisningen ved Skolerne foregaar fra Kl. 8½ Fm. til Kl. 2 Em., og desuden anvendes der i de forskellige Afdelinger et Par Eftermiddagstimer ugentlig til Signalering og Sygepleje, ligesom Eleverne som hos os af og til maa møde om Aftenen for at foretage astronomiske Observationer. Der tilstaas enhver Lærer en Maanedes Sommerferie i Juni, Juli eller August Maaned.

Forberedelsestiden til de forskellige Eksaminer er:

Til Kyst-, Fisker- og Lodseksamen	c. 3 Maaneder
- Styrmandseksamen	c. 6 —
- Skibsførereksamen	c. 6 —
- højere Skibsførereksamen	4—6 —

Eksamen afholdes samtidig ved alle Skoler, dog kan Kystskippereksamen aflægges naar som helst, idet Bestyreren ved en anerkendt Skole kan udstede Eksamensbeviset. Forøvrigt bestaar Eksamenskomiteen af Skolens Bestyrer, der er Formand, Faglæreren, der tillige er Eksaminator, samt af to af Forsvarsdepartementet beskikkede Censorer: Skibsførere og lignende.

Ven den skriftlige Prøve er det ikke Eleverne tilladt at medbringe Bøger eller Papirer. Alt hvad der i saa Henseende tiltrænges udleveres af Skolen. De skriftlige Eksamensopgaver bliver i Aarets Løb udarbejdet af de forskellige Skolers Bestyrere, og af disse indsendt til Forsvarsdepartementet, som saa udvælger et passende Antal, som trykkes. Ved Eksamen modtager hver Skole enslydende Opgaver i en forseglet Konvolut, der kun maa aabnes i samtlige Censorers Paasyn. Eleven maa ikke forlade Eksamenslokalet, forinden hans Opgave er censureret.

Staten og Kommunen yder lige store Tilskud til Skolernes Drift. Skolepengene er 12 Kr. maanedlig, og desuden maa enhver Elev for at kunne gaa op til Eksamen erlægge en Afgift paa 20 Kr.

Desuden har Skolerne og Lærerne en Del Indtægter ved de til Skolerne knyttede Kontrollkontorer. Gennem disse undersøges Kompasser, Lanterner og andre nautiske Instrumenter. Søkort rettes til Dato, Deviationsbestemmelser og Kompensation af Kompasser udføres. Flere af disse Kontrollkontorer er dog ret primitivt indrettet, og det er kun ved ganske enkelte Skoler, at Kontrollen omfatter andre Instrumenter end Kompasser eller Kompasser og Lanterner.

Maskinistuddannelsen foregaar ikke ved Navigations-skolerne. Ved en enkelt mindre Skole omgaas man dog med Planer om, saafremt der kan opnaas Tilladelse dertil, at oprette et Kursus for Maskinister.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har sidste Uge dog bragt lidt Bedring i Forholdene ved nogle flere prompte Laster, saa at Vanskeligheden ved at anbringe prompt Tonnage er mindre følelig, og samtidig har enkelte Befragtere maattet indrømme et lille Tillæg til deres lave Noteringer. Hvis der nu ikke samtidig fremkommer en for stor ledig Tonnage, tør man haabe, at den i sidste Indberetning forventede Bedring vil blive til Virkelighed.

Danmark har vedvarende sine sædvanlige Laster ljenlige til Kombination med Laster fra Østersøen; Tyskland er lidt mattere paa Kornlaster; Rusland har kun faa Trælaster, medens Oljekager vedvarende mangler, og fra Petersborg, som ellers oplager en større Tonnage, vil der ikke blive nogen Eksport af Betydning i de første Maaneder. I Bottenhav og Finskebugt ligger nogen Bedring i flere nu prompte Laster specielt for noget større Sejlere, og det samme Forhold er til Stede fra Havnene i Syd- og Vestsverig, men Fragraterne lader noget tilbage at ønske, idet Befragterne ikke formener at kunne sælge, naar der fordres Tillæg til de noterede Rater, saa at Rederne her maa tage Standpunkt i egen Interesse. Østnorge har ikke faa Is- og Trælaster med et lille Opsving for Islaster, men de er endnu for lave i Forhold til det større Svind.

Returfragter Vest fra er uden nogen Bedring fra sidste Uge, hvor der var Knaphed paa Laster særlig Kul, dog fremkommer der enkelte Foderstoffer. Tønnen for Kul er tilfredsstillende men lang for Majslaster og bliver sandsynlig længere, naar Charlestown Dock lukkes c. 19. ds.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet væsentlig uforandret siden sidste Beretning; Königsberg er saaledes noget flovere, og det er ret vanskeligt endnu at kunne slutte 4 M. paa Forhaand; de øvrige nordtyske Havne har saa godt som slet ingen Kornlaster i Markedet, kun Greifswald udbyder et Par Havrelaster (80 Tons) til 4 M.; der sluttedes ellers i sidste Uge for Havre fra Stettin $4\frac{3}{4}$ M. og fra Rostock til kun $3\frac{3}{4}$ M. Hverken Sverig eller Danmark har noget nyt af Interesse, og med Hensyn til Norge noteres fra Kristianfjorden for Is bl. a. til Stettin $6\frac{1}{2}$ à 7 M. samt stiller i Udsigt for Bloksten fra Laurvig til Wismar eller Warnemünde $5\frac{1}{2}$ à $5\frac{3}{4}$ M.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp.: Mit Skib, der maaler c. 50 Brutto Reg.-Tons, er under en Hovedreparation, hvorved det dog hverken bliver større eller mindre. Jeg har to Sæt Lanterner, det ene med Certifikat og det andet uden.

Der spørges nu: Er det nødvendigt at sende de Lanterner og Kompasser, som ikke har Certifikat, til Kjøbenhavn for at opnaa et saadant ogsaa paa disse Ting?

Min Assurance forlanger nemlig kun, naar man har to Sæt Lanterner — saavel af Side- som af Ankerlanterner —, at det ene af disse skal være reglementeret.

A. J. Weber,

Fører og Reder af Galeasen »Familien« af Marstal.

S v.: I Følge § 5 i Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. skal Skibsløys og Kompasser i et Skib, hvis Skrog underkastes en Hovedreparation, for saa vidt de ikke er forsynet med Certifikat fra et anerkendt, udenlandsk Prøvekammer, godkendes af Orlogsværftets Prøvekammer eller af et andet af Ministeren for Handel og Søfart anerkendt inden- eller udenlandsk Prøvekammer.

Er Skibet over 20 Tons og gaar udenfor den indskrænkede Part skal det i Følge § 14 i Bekendtgørelse af 30. Decbr. 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet have et Reservesæt af Side- og Ankerlanterner, om hvilke samme Bestemmelser maa gælde, idet der udtrykkelig henvises til Bekendtgørelsens § 22, i hvilken Paragraf Reglerne om Prøvekammerundersøgelser indeholdes.

Generalforsamlinger.

Dampskibsselskabet Cimbria

afholdt d. 3. ds. ekstraordinær Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører F e n g e r.

Generalforsamlingen var forlangt indvarslet af en Gruppe Aktionærer, repræsenterende c. 300,000 Kr. Paa deres Vegne foreslog Højesteretssagfører Stein forskellige Lovændringer og motiverede dem med, at Aktionærerne havde billigt Krav paa at blive repræsenteret i Bestyrelsen, og at man i daarlige Tider konsolideredes ved en anden Udbyttfordeling. Man var misfornøjet med, at Regnskaberne affattedes mere efter Kutyme end efter Lovene, med at Rederne fik Provision, med at Reservefonden var anbragt i Selskabets ældre Skibe og ikke var vokset synderligt i de senere Aar, og med at der beregnedes Tantiører af Poster som »Havarier«. Man ønskede et langt mere specificeret Regnskab og Forretningsføreren sat paa fast Gage efter Udlobet af hans Kontrakt.

Grosserer S. M a d s e n beklagede, at Formanden, V. H ø f f d i n g, var syg. Han protesterede mod, at Regnskaberne ikke var affattet efter Lovene. Han meddelte, at Bestyrelsen ikke kunde gaa med til de to første, foreslaede Lovændringer, der i det væsentligste gik ud paa, at Bestyrelsen skulde forøges med et Medlem, men vel med en Underændring til den tredje Lovændring om en anden Fordeling af Udbyttet.

Ved Afstemningen forkastedes derefter de to første Lovændringer med 270 Ja mod 168 Nej (der udkrævedes 292 Ja-Stemmer), hvorefter den sidste Ændring vedtoges.

Højesteretssagfører Stein beklagede Resultatet og henstillede til Bestyrelsen at optage det misfornøjede Parti som Medlemmer. Herpaa nægtede imidlertid Grosserer Madsen at svare, skønt Spørgsmaalet blev bestemt stillet.

Man forlangte da at faa oplæst Forretningsføreren Kontrakt. Da dette havde fundet Sted, sluttede Generalforsamlingen.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i April Maaned 1910 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 10 amerikanske, 1 argentisk, 18 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 7 franske, 1 tysk, 3 italienske, 1 mexikansk, 11 norske, 5 portugisiske, 4 russiske, 13 svenske, ialt 76. Dampskibe: 4 amerikanske, 2 østrigske, 1 belgisk, 16 britiske, 1 hollandsk, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 4 japanske, 1 mexikansk, 5 norske, 2 russiske, 2 spanske, 1 svensk; ialt 43.

Aarsagerne har været: For Sejlskibene: Stranding 18, Kollision 3, beskadiget af Ild 1, forsvundet 3, forladt 1, Kondemnation 50; for Dampskibene: Stranding 18, Kollision 2, beskadiget af Ild 3, forsvundet 1, Kondemnation 19.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Rødfaxe« (Stabelnummer 123) bygget for Regning Dampskibs-Aktieselskabet Skandia, Kjøbenhavn, blev d. 11. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, ler er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse »special survey«, er 248' langt i Hoveddækket, 38' bredt og 16' 5" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation af 700 ind. H. K.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensnerings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 12./6. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg. Lissabon 11./6. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 12./6. til Barcelona. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 12./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 12./6. til Cavalla. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 10./6. til Reval. — Arkansas, Petersen, pass. Browhead 13./6. for Garston. — Arno, Strubberg, laster. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 13./6. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 11./6. til Antwerpen. — Beira, Lunge, pass. Quessant 4./6. for Monaco. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./6. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Licata 12./6. — Christian IX, Holm, ank. hertil 13./6. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 7./6. hertil. — Douro, Søberg, ank. Stockholm, 8./6. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./6. — Flori'da, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, afg. London 11./6. hertil. — Garonne, Kromann, ank. hertil 11./6. — Georgios I, Sørensen, afg. Hull 11./6. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiania 13./6. til Kristianssand. — Hengest, Munck, ank. hertil 13./6. — Hjelm, Sørensen, afg. herfra 11./6. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 9./6. — Jolantha, Simonsen, ank. Konigsberg 1./6. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 13./6. for Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Newcastle 27./5. til Boston. — Kiev, Jørgensen, pass. Holtenu 13./6. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Petersborg 10./6. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 13./6. — Loire, Craignou, afg. Lovisa 10./6. — Louise, Mikkelsen, afg. herfra 11./6. til Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. St. John 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Antwerpen 12./6. til Havre. — Morsø, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Moskov, Jon Jonsen, afg. herfra 10./6. til Petersborg. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. herfra 11./6. til Petersborg. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Petersborg 10./6. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 12./6. for Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Libau 11./6. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 9./6. til Kristianssand. — Pennsylvania, Gotsche, ank. hertil 12./6. — Perm, Christensen, ank. Libau 11./6. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 10./6. for London. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 9./6. — Seine, Dampf, ank. Bordeaux 6./6. — Skalholt, Larsen, afg. Antwerpen 12./6. hertil. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./6. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 12./6. til Arendal. — Tiber, Beech, pass. Gibraltar 12./6. for Genoa. — Tyr, Thuning, ank. hertil 13./6. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 11./6. sydpaa. — Dagfin, afg. Liverpool 11./6. til Aalborg. — Karin, ank. hertil 13./6. — Vadsø, afg. Manchester 10./6. til Liverpool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 8./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 10./6. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 10./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rigabugt 2./6. — Russ, Petersen, ank. Blyth 29./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Timrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 4./6. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Uleåborg 4./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Hartenool 6./6. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Uleåborg 6./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Svezia 2./6. til Sortehavet. — Nawa, Dahl, afg. Archangel 9./6. til Aberdeen.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Emden 8./6. for Malaga. — Nautik, N. Nielsen, ank. Storfors 7./6. — Nordsøen, Gram, pass. Deal 11./6. for London. — Nexos, Basse, ank. Newcastle 9./6. — Ellen, Hansen, afg. Cartagena 11./6. til London. — Fylla, Christensen, ank. Kristinestad 11./6. — Gerda, Iversen, pass. Emden 10./6. for Malaga. — Hebe, Gregsen, afg. La Rochelle 10./6. til Llanelly. — Inger, Nielsen, afg. Pillau 11./6. til Kronstadt. — Johanne, Thøgersen, ank. Las Palmas 10./6. — Laura, P. Petersen, ank. Antwerpen 10./6. — Cito, Jepsen, ank. Hull 7./6. — Napoli, Brinck, ank. Esbjerg 9./6. — Bodil, Uldall, afg. Sundsvall 11./6. til Kalmar. — Dagmar, Mathiasen, afg. Wiborg 10./6. til Glasson Dock. — Nerma, Schiff, afg. Dieppe 8./6. til Grimsby. — Alfa, Lauritsen, ank. St. Brioux 11./6.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Kotka 11./6.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Omega 11./6. — Nelly, Clausen, afg. Ras Dimas (Tunis) 9./6. til Stockholm. — Fanny, Eriksen, ank. Helsingfors 9./6. — Lilly, Nielsen, afg. Malaga 8./6. til Marseille. — Alexv, Lorentzen, pass. Keiser Wilhelm Kanalen 10./6. til Nantes. — Dagny, Sørensen, afg. Kotka 9./6. til Pasages.

Frem. Austa, Bagger, afg. Huelva 11./6. — Vera, Thing, ank. Reykjavik 1./6. — Freja, Nielsen, afg. Kotka 8./6.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Moe 3./6. — Martha, Christensen, ank. Malmo 6./6. — Elna, Rathje, afg. Archangel 3./6. — Therese, Petersen, afg. Phillippeville 2./6. — Simone, Møller, afg. Tynen 8./6. — Jeanne, Løffer, ank. Brandøhamn 5./6. — Vera, Risø, ank. Antwerpen 9./6. — Daisy, Lagesen, ank. Skelefteå 12./6. — Anine, Leth, afg. Onega 7./6.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Antwerpen 2./6. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 30./5. til Suez. — Siam, Cortsen, pass. Perim 29./5. for Sabang. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./6. til Kjøbenhavn. — Panguan, Knudsen, afg. Middlesbrough 11./6. til Antwerpen. — Samui, Licht, afg. Suez 5./6. til Colombo. — Bandou, Thomsen, ank. Bangkok 11./6. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 11./6. til London.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 13./6. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 31./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas.

Svendens & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Svendborg 12./6. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Kalaioki 12./6. — N. G. Petersen, Bloek, afg. Calais 11./6. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. West Hartlepool 7./6. — Ajax, Brorsen, ank. Uleåborg 9./6. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Håvre 11./6. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Methil 10./6. — G. Kock, Jørgensen, afg. Hartlepool 11./6. — Hans Tausen, Kjaaborg, afg. Cardiff 10./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Jacobsstad 7./6. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Bordeaux 9./6. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Rotterdam 12./6. — Lars Kruse, Mathisen, ank. Håvre 10./6.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 11./6. — Helene, Sørensen, dokker i Kjøbenhavn. — Sjælland, Dam, afg. Kiel 11./6. — Agnete, Sonnichsen, afg. Libau 8./6. — Hermia, Hansen, pass. Brunsbüttel 13./6. — Alice, Schultz, ank. Odense 11./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 7./6. — London, Bom, afg. Archangel 4./6. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Kjøbenhavn 9./6. til Råfö. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 4./6.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Ymuiden 11./6. til Tyne. — Wien, Boeck-Hansen, afg. Rufisque 25./5. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Bathurst 9./6. til Bordeaux.

Skandia. Gulfaxe, Pedersen, afg. Korsør 8./6. til Kotka. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kjøbenhavn 3./6. — Rimfaxe, Faber, afg. Råå 9./9. til Rotterdam. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Newcastle 1./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Goteborg 7./6. — Russia, Poulsen, ank. Boness 6./6. — Carl Hecksher, Starck, afg. Antwerpen 9./6. — Dania, Lindberg, afg. North Shields 28./5. — Normania, Eriksen, ank. Sussex 3./6. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 4./6. — Canadia, Jespersen, afg. New York 10./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 4./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Filadelfia 4./6. — Patria, Larsen, afg. New Ports News 9./6. — Gratia, Sørensen, afg. Algier 30./5. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Petersborg 8./6. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 8./6. — Caledonia, Hansen, afg. Carloforte 10./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Kronstadt 8./6. — Kotonia, Rasmussen, ank. Cardiff 6./6.

Ingø. Flandria, Hansen, ank. Deauville 4./6. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 11./6. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kronstadt 8./6. — Estonia, Winekler, ank. Port of Spain 3./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Helsingør 4./6. — Selandia, Troensegaard, afg. Methil 4./6. — Seccalia, Jensen, ank. Pensacola 7./6. — Frumentia, Andersen, ank. New York 27./5. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 6./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 1./6.

Sejlskibe.

Ærs. Norma, Christensen, er ank. Rotterdam. — A. II. Friis, Rasmussen, ank. Swinemünde 8./6. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Tvillingate 8./6. — Ruth, er prajet maa 40° N. Br. 21° V. Lgd. — Lorents, Levinsen, ank. Fovey 10./6. — Amor, Rasmussen, ank. Teignmouth 9./6. — Lauritz, Folmer, ank. Aalborg 9./6. — Forældres Minde, Christensen, ank. Bristol 10./6. — Marthing, Friis, ank. Salombal 10./6. — Zakæus, Nielsen, ank. Odense 11./6. — Olaf Petersen, Albertsen, ank. Wismar 11./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 14. Juni 1910. — Kaptain C. W. Møller. — Fra Norges Navigationskoler. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6104.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Hill-Madsen[®]
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen. Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

HELGE STABELL,

Skibssingeniør.

Konsulent i Skibs- og Maskinbygning.
Assisterer ved Nybygninger
samt ved Køb og Salg af Fartøjer.

Hobrogade 10.

Telf. Øbro 1938 x.

Telegramadresse: „Skibsstabel“.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Bjørch-Jensen & Co.

Skibsproviantering

Holbergsgade 24

4. Sted fra Nyhavnsbroen.

Hurtig Ekspedition. — Billige Priser.

Telegr.-Adr.: „Bjørch-Jensen“.

Telefon 7262.

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. Eukelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Eukelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
20 Gange	30 %
40 Gange	40 %
100 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 17. Juni 1910.

Spekulerende Mæglere. Af The Baltic and White Sea Conferences sidste Cirkulære fremgaar det, at de spekulerende Mæglere i Riga i den senere Tid har lidt større Tab.

Medens der fremdeles indløber Beretninger om vilde Spekulationer i Riga, meldes der dog samtidig, at de Spekulerende maa betale store Fragtdifferencer af deres egen Lomme paa Ladninger, som de har overtaget i Foraaret til meget lave Rater. For Ladninger til Rouen og Antwerpen, som i Marts er overtaget til henholdsvis 25,50 Frcs. og 24 Frcs., er der senere blevet betalt henholdsvis 27 og 25 Frcs. Ligeledes kunde 400 Stds. D. B. fra Riga til La Rochelle, der paa Spekulation var overtaget til 34 Frcs. ikke anbringes under 35,50 Frcs. Naar de Spekulerende fremdeles kommer til at udligne saadanne Differencefragter, saa kan det haabes, at de snart taber Lysten til at fortsætte den Slags Forretninger, skriver »Hamb. Corr.« Det meddeles fremdeles, at følgende Ladninger er overtaget paa Spekulation, nemlig: 400 Stds. fra Soroko til Cork og Waterford til 38 sh.; 500 Stds. tre Savmøller, fra Archangel til Bristol, D. B. 40 pCt. Boards og 5 pCt. Stuaage til 34 sh.

Havneanlæg paa Java. En engelsk Konsultsberetning meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at meget tiltrængte Forbedringer er blevet udført ved Soerabajas Havn. Floden er blevet udvidet og uddybet med den Hensigt paany at fremme Lægtertrafikken, og en meget større Plan, der gaar ud paa Bygningen af en Havn, langs hvis Kajer store Skibe kan losse og lade, er under Overvejelse, hvilken Plan nærmere vil blive undersøgt af to Ingeniører, som bliver sendt dertil fra Holland i dette Øjemed. Opmudringsarbejderne paa Barren ved den vestlige Indsejling til Soerabajas Havn har givet to Fod Vand mere, saaledes at Skibe med 19 til 21 Fods Dybgaende nu kan benytte denne Indsejling.

Regeringen har tillige bevilget Midler til Forbedring af Samarangs Havn efter en større Maalestok. De foreslaaede Arbejder omfatter en Forlængelse af Bølgebryderen, Bygning af en Havn for Lægtere og Bygning af en Reserve-Kanal med Toldbod og Varehuse til det indførte Gods, saaledes at den nuværende Kanal kan forbeholdes den udgaende Trafik.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger.

Italien: Rostoff i Rusland er erklæret for kolera-smittet.

Spanien: Beirut, asiatisk Tyrki — Sidney og Newcastle, Australien — Port Said, Ægypten — Adelaide, Australien — Kioto og Kobe, Japan — Yokohama, Japan. — Hankow, Yangtsefloden, Kina — Øen Mauritius, Indiske Ocean — Emui Øerne Haimen (Kina) — er erklæret for smittede af bubonsk Pest.

Veracruz, Mexico — Bahia, Brasilien — Secondee, Guldkysten — og Sierra Leone, Afrika, er erklæret for smittet af gul Feber.

Følgende Byer og Distrikter er erklæret for kolera-smittet: Riga (Rusland), Pokalna (Bugten ved Riga), Heydekrug, Niederung og Tilsit-Land (Preussen), Labiau (Preussen), Bachmut, Guvernem. Jekaterinoslaw (Rusland), Swartow, Kantonfloden (Kina), Kiew og Guvernementet Kharkow (Rusland), Baku, kaspiske Hav (Rusland). (Ritz. Bur.)

Ladningsdokumenter til Kuba. I Følge Indberetning til det norske Udenrigsdepartement fra Lega-

tionen i Havanna har det kubanske Finansministerium nu annulleret en tidligere Bestemmelse om, at Konnossementer og Fakturaer, som indleveres til Toldvæsnet paa Kuba, skal være affattet paa spansk. Fakturaer, som ikke er affattet paa spansk, skal dog være ledsaget af en Oversættelse til dette Sprog, hvilken imidlertid kan udfærdiges og skal undertegnes af den kubanske Modtager af Værrerne. (Norg. Sjøft.)

Truende Sømandsstrejke i England. London, 14. Juni. (Ritz. Bur.) I Følge et Telegram fra Blyth anses det for sandsynligt, at der i en nær Fremtid vil udbryde en omfattende Sømandsstrejke. Den internationale Rederunion har vedtaget i Juli Maaned udenfor de vigtigste Havne i Storbritannien at oprette en Art Lejr, hvor der i Tilfælde af en Arbejdsstandsning vil være Plads til 40,000 Sømænd. Den 16. Juli vil Sømandsforbundet af den britiske Rederforening kræve en ensartet Lønsskala i alle Havne paa de britiske Øer, at kun Skibsofficererne bemyndiges til at antage Mandskab samt at Rederforeningens Lægeundersøgelse afskaffes.

Japan som et godt Marked for ældre Dampere. Paa Grund af en forestaaende Forhøjelse af Tolden i Japan til 30 Mark pr. Ton for Skibe under ti Aar og 20 Mark pr. Ton for Skibe over ti Aar forøger de japanske Rederier deres Flaader. Tolden, der er i Skibsbyggeriernes Interesse, betyder en ny Byrde for Rederierne, fordi det ikke er dem muligt at faa Skibene i Hjemlandet, og udenlandske Skibe ogsaa bliver for dyre paa Grund af Toldforhøjelsen. Da der derfor for Tiden kun er meget faa Dampere til Salg i de østlige Farvande, har de japanske Rederier kastet deres Blik paa Amerika og Europa. Efter den amerikanske Fagpresse er paa De Forenede Staters Østkyst ikke mindre end tyve Dampere gaaet over i japansk Besiddelse i den senere Tid, medens der yderligere er Underhandlinger i Gang om Salg af endnu flere Skibe. (»Hansa«.)

De norske Kystlodser. Kristiania, 15. Juni. (Ritz. Bur.) Kystlodserne over hele Landet har besluttet at gøre Generalstrejke, saafremt indeværende Aars Storting ikke ophæver Betegnelsen »Kjendtmand«, hvilken Betegnelse Stortinget i 1908 tillagde Kystlodserne. Disse erklærer at have tabt Tusinder af Kroner paa denne Betegnelse. Det er seks Dampskibslodserforeninger med ialt 500 Kystlodser som Medlemmer, der har besluttet Generalstrejke til Efteraaret, dersom deres Ønsker ikke opfyldes.

Kielerkanalen spærret. Generalkonsulatet i Hamburg telegraferer d. 15. Juni til Udenrigsministeriet: Kielerkanalen sandsynligvis spærret nogle Dage for større Skibe, da en Dampere er sunken ved Burg.

Til Udenrigsministeriet telegraferes senere fra det danske Generalkonsulat i Hamburg: Hamburgs Havnekaptajn telegraferer hertil: Kielerkanalen er nu passabel for alle Skibe.

I Følge Havnekaptajns tredje Telegram er Skibsfarten paa Ulykkestedet i Kielerkanalen uhindret for Handelsskibe under 7 Meters Dybgaende og 3,000 Brutto Reg.-Tons.

Forhyring i Horsens. I Henhold til kgl. Anordning af 2. Juni 1909 om Ansættelse af Forhyringsagenter i Horsens Købstad har Ministeriet for Handel og Søfart meddelt Hr. J. O. Philipsen,

tidligere Leder af Sømandshjemmet i Horsens, Bevilling som Forhyringsagent.

Firmaet Hans Smith, Kronstadt, meddeler følgende:

I Følge en den 2. ds. i Tolddepartementet modtagen Meddelelse, vil det blive bekendtgjort Toldkamrene i St. Petersborg og Kronstadt, at disse to Havne er at anse som én, hvorfor Havneafgift kun er at opkræve af det ene Toldkammer, enten i St. Petersborg eller i Kronstadt, for de Skibe der paa samme Rejse anløber begge Havne.

Som Skibsbesigtelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i Juni Maaned d. A. fungere:

Skibsfører Th. Folkmann. Tlf. Byen 2621 y.

Skibsfører Rabe, Lembches Allé 7, Hellerup.

Skibbygger Chr. Lund. Telf. 4055.

Maskinmester T. Jensen. Telf. Central 7367.

Barkskibet »Prinsesse Marie« af Fanø, paa Rejse fra Antofagasta til Smoky Bay, skal i Følge et Telegram til London d. 2. Marts være prajet paa 39° S. Br. og 148° Ø. Lgd.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 2/1910, afsagt den 23. Marts 1910. A/S. Em. Z. Svitizers Bjergningsentreprise mod Firmaet Theo Koch & Co. som Repræsentanter for Galeasen »Gertrud« af Hamburg.

Paa Rejse fra Hull til Rødvig med en Ladning paa 220 Tons Soya Kager grundstødte Galeasen »Gertrud« af Hamburg den 10. November 1909 Kl. c. 3 Em. paa SV. Siden af Korsnæb udførte Rødvig Havn. Skibet, der maaler 138 Brutto Reg.-Tons, er bygget i 1897 i Holland af Staal og Jern og klassificeret i Bureau Veritas LL Kl.; det havde en Besætning af syv Mand. Føreren vilde krydse udenfor Rødvig Havn, medens han signalerede efter Lods, og Grundstødningen skete ved, at der kom en Regnbyge med Blæst samtidig med, at Vinden pludselig drejede fra SV. til omtrent V. Fartøjet vilde ikke vende, Ankrene blev kastet, men de holdt ikke i Bunden, og Skibet drev paa Grund saaledes, at det, der er ret fladbundet, kom til at stå med Stevnen mod Land i Retningen NNW. paa en stenet Grund, udsat for sydvestlige, sydlige og østlige Vinde. Dets Amning var før Grundstødningen 8' og det kom til at staa 1' i Grunden med Forskibet. Efter at der var hejst Nødflag, kom straks nogle Bjergere fra Land til Stede og afsluttede paa Svitizers Bjergningsentreprisen Vegne en foreløbig Bjergningskontrakt med Skibets Kaptajn. Nogle Forsøg paa at varpe Skibet af Grunden lykkedes ikke; omtrent tre Timer efter Strandingen kom Svitizers Bjergningsdamper »Hertha« til Stede fra Kastrup og begyndte Kl. 7½ Em., efter at endelig Bjergningskontrakt var afsluttet, at slæbe. Efter fire Timers Slæbning lykkedes det at faa Skibet, der havde faaet to smaa Lækager, men med Lethed holdtes læns ved Pumperne, af Grunden. Vejrforholdene, der ved Grundstødningen havde været ret urolige, bedredes betydelig under Bjergningen og var de følgende Par Dage meget gunstige med vestlige og nordlige Vinde; først d. 13. rejste sig et Uvejr med tildels østlige Vinde. Efter

Bjergningen blev Skibet slæbt i Havn, hvor det ved Dykkerundersøgelse viste sig, at det foruden et Par mindre Lækager havde faaet en Del større og mindre Buler i Forskibet, men at det iøvrigt lige som Ladningen var ubeskadiget.

Efter at den i Bjergningskontrakten indeholdte Voldgiftsoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne under nærværende Sag paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Det er in confesso, at de bjergede Værdier har udgjort omtrent 33,000 Kr., heraf 7,600 Kr. for Skibet. »Hertha« er af Citanterne ansat til en Værdi af 75,000 Kr. Bjergningen maa betragtes som ret let, men da Skibet var begyndt at lække lidt, har Ladningen været udsat for Fordærvelse.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 3,000 Kr. med Renter som paastaet at kunne være passende, saaledes at Sagens Omkostninger vil være at hæve som indbefattet heri.

Dom i S. S. Nr. 10/1910, afsagt den 10. Maj 1910. A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Fabrikant H. C. Christiansen og Grosserer Gustav M. Salomonsen.

I Foraaret 1909 henvendte Grosserer Gustav M. Salomonsen, der ønskede at købe en Motorbaad, sig desangaaende til Fabrikant H. C. Christiansen. Denne lovede at skaffe en saadan Baad og bestilte derefter i eget Navn Motoren i Udlandet og Baaden hos A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft, saaledes at dette skulde besørge Motoren indsat. Det var Christiansen, der henvendte sig til Flydedokken i eget Navn, og Flydedokkens Tilbud skete til og de nærmere Aftaler om Baadens Bygning og Indretning med Christiansen og ham alene. Flydedokken synes dog at have faaet Underretning om, at det var Grosserer Salomonsen, der skulde have Baaden, og det er in confesso, at Salomonsen jævnlig dels personlig, dels ved en af sine Folk, tilsaa Baadens Bygning, og at han snart direkte, snart gennem Christiansen gav Ordre vedrørende forskellige Enkeltigheder ved Udstyrelsen samt vedrørende nogle Ekstraarbejder, der ønskedes foretagne. Han deltog ligeledes paa Christiansens Opfordring i nogle Forhandlinger med Skibsværftet i Anledning af, at man fandt den af Værftet forlangte Betaling for de udførte Ekstraarbejder for høj. Denne Regning er senere bleven betalt af Christiansen, efter at Værftet havde nedsat den noget. Købesummen for selve Baaden, 2,500 Kr., blev imidlertid ikke betalt.

Under nærværende Sag paastaar nu Citanterne A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft de Indstævnte dømt til in solidum at betale 2,500 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger

Da Indstævnte Salomonsen hverken har bestilt Baaden hos Citanterne eller givet dem noget Tilsagn om dens Betaling, og da den Omstændighed, at han har givet Ordre angaaende Udstyrelsen og de udførte Ekstraarbejder og deltaget i Forhandlingerne om Ekstraregningen, ikke kan paadrage ham noget Ansvar for Betalingen af Købesummen for en Baad, som Flydedokken efter Christiansens Bestilling er indgaaet paa at bygge til denne, vil han efter sin Paastand være at frifinde.

Indstævnte Christiansen indrømmer at skyldte det paastævnte Beløb, men forlanger heri afkortet et Beløb af Kr. 381.38, som han har til Gode hos Citanterne. Rigligheden af dette Modkrav har Citanterne indrømmet. De paastaar imidlertid yderligere at have en Fordring paa Christiansen til Beløb Kr. 327.01, der maa afkortes i dennes Modkrav. Citanterne gør nemlig gældende, at Indstævnte Christiansen overfor dem hæfter for Reparationen af en Motorbaad, tilhørende en udstævnet Tredjemand. Christiansen indrømmer, at han har henvist denne

Tredjemand til Citanterne, men hævder, at han ikke ved saaledes at skaffe dem en Kunde kan blive ansvarlig for Betalingen af, hvad denne Kunde kommer til at skyldes. Den paagældende Person er ikke ført som Vidne under Sagen, og der mangler derfor ethvert Bevis for, at Christiansen skulde hæfte overfor Flydedokken i denne Anledning. Allerede af denne Grund vil Citanterne ikke kunne gøre dette Krav gældende her under Sagen. Indstævnte Christiansen vil saaledes være at dømme til at betale Kr. 2,118.62 med Renter som paastaet.

I Sagsomkostninger findes Citanterne at burde betale til Indstævnte Salomonsen 50 Kr., medens Sagens Omkostninger iøvrigt vil være at hæve.

Dom i S. S. Nr. 44/1910, afsagt den 18. Maj 1910. Tiltalte L. N. F. J., der fra 7. Maj 1909 havde været udmønstret som Fyrbøder paa ubestemt Tid med Dampskibet »Pennsylvania«, rømte i Baltimore d. 3. September 1909.

Dømtes efter Sølovens § 298 til simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 43/1910, afsagt den 18. Maj 1910. Tiltalte J. P. S. P., der fra 2. Maj d. A. havde været udmønstret som Letmatros med Skonnert »Maren« af Marstal paa ubestemt Tid, rømte fra Skibet i Kjøbenhavn d. 5. Maj d. A.

Tiltalte, der tilbagebetalte det modtagne Hyreforskud, dømtes efter Sølovens § 298 til en Straf af simpelt Fængsel i 14 Dage samt til at betale Sagens Omkostninger.

Magnetiske Maalinger i Atlanterhavet.

Efter »Deutsche Seewarte«s Maanedskort for Juni 1910.

Efter at et af Carnegie-Institutet i Washington udrustet Sejlskib »Galilee« havde afsluttet sine i Aaret 1905 paabegyndte magnetiske Maalinger i det stille Ocean i Juni 1908, var den af Carnegie-Institutet yderligere organiserede Udforskning af de jordmagnetiske Forhold imidlertid blevet ført videre paa talrige Landstationer, fordelt rundt om paa Jorden.

I Februar 1909 blev da af Wallace Downie, Konstruktøren af den tyske Kejseryacht »Meteor«, paa et Værft i Brooklyn Kølen lagt til et nyt, alene for magnetiske Maalinger konstrueret Skib, Skonnertbriggen »Carnegie« (hvis Bygning og Indretning et Par Gange har været omtalt i *Dansk Søfartstidende*, sidst i Nr. 37 for d. A.). Dette Skibs Hoveddimensioner er: Længde 47.4 Meter, Bredde 10.03 Meter, Dybde i Rummet 3.99 Meter. Med fuld Udrustning og et Displacement af 568 Tons, er dets Dybgaende 3.84 Meter. En Motor paa 150 HK. kan i godt Vejr give Skibet en Fart af 6 Knob. Den 12. Juni 1909 løb »Carnegie« af Stabelen og begyndte den 21. August s. A. sine Prøvefarter. Efter at nogle nødvendige Forarbejder var udført i de amerikanske Farvande, optog Skibet sit specielle Hverv, de magnetiske Maalinger paa Oceanet, og tiltraadte den 2. Oktober 1909 sin første Fart over Atlanterhavet, fra St. Johns. Efter tolv Dages Rejse blev Falmouth anløbet og udenfor denne Havn blev det samme Maaned konstateret, hvad der allerede var fundet ovre paa den amerikanske Side, at ogsaa her var Skibet selv uden nogenomhelst magnetisk Egenskab. Paa Grund heraf har det været muligt straks at offentliggøre de paa Rejsen til England indvundne Erfaringer.

For Skibsfarten fremgaar deraf, at paa den sædvanlige Dampskibsroute mellem den engelske Kanal og New York angiver de nuværende Kort for Misvisning (altsaa ogsaa »Deutsche Seewarte«s Kort) den vestlige Misvisning

fra Long Island til Sable Island i det højeste $1\frac{1}{2}$ Grad for lille. Fra c. 50° V. Lgd. Øst efter, er den vestlige Misvisning i det højeste 1 Grad for stor paa Kortene.

Bortset fra Deviation og andre Aarsager, vil altsaa et Skib, som benytter Kortets Misvisninger mellem Sable Island og Long Island, blive forsat til Venstre og mellem 50° V. Lgd. og den engelske Kanal blive forsat til Højre.

Det vil sige, at vestgaaende Skibe vil fra den engelske Kanal til c. 50° V. Lgd. blive forsat imod Nord, og fra Sable Island til Long Island imod Syd, medens østgaaende Skibe, fra Long Island til Sable Island vil blive forsat imod Nord og fra c. 50° V. Lgd. til den engelske Kanal imod Syd.

Ogsaa Magnetnaalens Inklination er fundet noget anderledes, idet dens Stillingskraft (Horizontalintensitet) er c. $\frac{1}{45}$ større end hidtil antaget.

Fra Falmouth har »Carnegie« lagt Vejen tilbage til New York over Madeira og Bermuda. De Erfaringer, som er indvundet paa denne Rejse, kendes dog ikke endnu.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Pas paa, hvem der er Modtager.

Foreningens Agent i Stettin, Hr. Gustav Metzler, skriver paa given Foranledning: »Naar en Kaptajn er adresseret til en Mægler, om hvem han véd, at han er Repræsentant for Modtageren, saa maa han være i høj Grad godtroende, dersom han udleverer Lasten uden at have forsikret sig om, hvem der er den virkelige Modtager. Kaptajnen kan nemlig, naar Modtageren ikke er bosat paa Lossepladsen, forlange, at Mægleren, som præsenterer Konnossementet ogsaa paatager sig Modtagerens Ansvar, ligeledes kan jo Kaptajnen forlange Fragten betalt Dag for Dag og behøver ikke at udlevere den sidste Del af Ladningen, førend hele Fragten er betalt«.

Afgift til The International Shipping Federation og Maanedsbefragtning.

Efter hvad Foreningen har bragt i Erfaring er Sveriges Redareforening optaget i The International Shipping Federation, og for at de svenske Rederier kan nyde Beskyttelse i Overensstemmelse med Federationens Love og Reglementer i Tilfælde af Arbejdervanskeligheder, er det blevet besluttet, at Rederne i alle Havne skal betale $1\frac{1}{2}$ pCt. af Stuverregningens Beløb til The International Shipping Federation.

I Norge er Spørgsmaalet endnu ikke ordnet, men der er næppe Tvivl om, at Norges Rederforbund vil oplage Forhandlinger med den nævnte internationale Federation for om muligt at komme til en Ordning, hvorved Rederforbundets Medlemmer kommer til at nyde godt af de Fordele, som Federationen byder.

Saavidt Foreningen véd, er ingen definitiv Ordning kommet i Stand med de danske Redere.

Et svensk Rederi forelægger nu Foreningen det Spørgsmaal, om disse $1\frac{1}{2}$ pCt. bør betales af Maanedsbefragterne. Hertil svarer Foreningen ubetinget ja, naturligvis paa Betingelse af, at de Fordele, som Federationen byder sine Medlemmer, derunder indbefattet Erstatning for Ophold under Strejker, tilfalder Maanedsbefragterne for den Tid, Befragtningen vedvarer. Dette er en rimelig Ordning, og da man naturligvis ikke kan forlange, at Maanedsbefragterne, uden at Aftale derom er truffet paa Forhaand, skal betale denne Afgift, er det at anbefale at faa indført i Maanedscertepartierne en Bestemmelse, hvorved det paalægges Maanedsbefragterne at betale dette Tillæg til Stuverregningerne mod at opnaa for Befragt-

ningstiden de Fordele, som er knyttet til Medlemsskabet af nævnte Federation.

Trælastladninger fra St. Petersborg til Bremen.

Fra Hr. William Hansen i Bergen har Foreningen faaet følgende Meddelelser angaaende Trælastladninger fra St. Petersborg til Bremen, hvilke den formoder vil være af Interesse for dens Medlemmer. Foreningen kender af Erfaring til alle de Vanskeligheder Rederne kan faa med disse Ladninger, idet det saa at sige er umuligt at opfylde Certepartiets Bestemmelser med alle de forskellige Partier, disse Ladninger sædvanligvis bestaar af:

»Jeg tillader mig hermed at sende Foreningen en Del Oplysninger angaaende Trælasterne fra St. Petersborg til Bremen, og jeg tror det vilde være heldigt, om Rederne gennem Foreningens Cirkulære blev gjort bekendt med Forholdene med disse Laster.

En af mine Baade lastede en Ladning Trælast fra St. Petersborg til Bremen. Denne Baad laster under sædvanlige Omstændigheder 650 Stdr. D. B. B. (sidste Rejse havde Baaden fra Kronstadt 653 Stdr inde), men denne Rejse fik den kun 554½ Stdr. ind — altsaa 100 Stdr. under det sædvanlige Indtagende. Baaden ankom til St. Petersborg den 2. Oktober og afgik først derfra den 14. s. M. efter tolv Dages Ophold for at laste omskrevne 554 Stdr. og i Bremen blev Baaden opholdt i ti Dage for Losning, og endda maatte jeg betale ekstra en Nats Overarbejde for at faa Baaden færde.

Disse Certepartier lyder i Reglen paa D. B. B., men det er umuligt at faa specificeret, hvor mange Stdr. Bord, og som Regel lastes der saa udelukkende Bord og af meget smaa Dimensioner, men Rederne narres som oftest til at tro, at der ogsaa skal lastes en Del Deals og Battens; ligeledes bestaar disse Laster af mange Partier og i Følge Certepartiet skal der for hvert Parti Rumlast lastes et proportionelt Kvantum paa Dækket, men med disse Laster, som mest bestaar af tynde smaa Bord, er det aldeles umuligt at beregne Indtagendet paa Forhaand, og Resultatet er derfor næsten altid, at der ikke kommer det rigtige Kvantum paa Dækket af hvert Parti, og saa maa Skibet betale en større Erstatning til Modtagerne herfor. I dette Tilfælde beregnede Kaptajnen, at han skulde laste 600 Stdr. — altsaa 10 pCt. under det sædvanlige Indtagende. — men han fik kun ovennævnte 554 Stdr. ind, hvilket resulterede i, at Baaden fik 27 Stdr. mindre paa Dæk af et Parti end der proportionelt skulde lastes, og herfor maatte Baaden betale Mrk. 300 i Erstatning.

Foruden ovennævnte Baad har flere andre været udsat for lignende Ophold etc. En Bergensbaad som laster 500—520 Stdr., fik kun fra St. Petersborg til Bremen 438 Stdr. ind og brugte ni Lossedage; en anden, som laster 620 Stdr., fik kun 550 Stdr. ind og brugte ni Dage til Lastning og ti Dage til Losning.

Min Mægler skriver angaaende disse Laster, at de næsten altid bringer Rederne store Skuffelser, og at det er umuligt at undgaa Reklamationer paa Lossepladsen, desuden skriver han, at disse Laster er saaledes, at Stuverne nødtigt vil have noget med dem at gøre, og min Stuver skriver, at Dimensionerne er saa smaa, at man ikke kan forlange mere end 15 Stdr. Lastning pr. Dag pr. Winch, og at disse Bremerbord som Regel bestaar af meget ulige Dimensioner, som gør det vanskeligt at arbejde hurtigt, dertil kommer Lasten usorteret langs Siden, hvilket sinker Arbejdet og giver daarligt Indtagende. Det er ogsaa bekendt, at Bremerbaadene skyr disse Laster og ikke selv vil tage dem.

The Baltic and White Sea Conference's Minimumsfragter fra St. Petersborg til Bremen er 25 Mk. pr. Stdr., men hermed menes jo D. B. ⅓ Bord. I Aar har disse omskrevne Fragter til Bremen været betalt med 26 Mk., men saa elendigt Markedet end har været, bør man alligevel have mindst 30 Mk. pr. Stdr. for disse Laster.

I det hele taget er disse Fragter saaledes, at Rederne altid bliver forfærdelig skuffet, og jeg mener derfor, at det er aldeles nødvendigt, at Rederne gøres bekendt hermed. Jeg tror det vilde være heldigt, om Foreningen i sine Cirkulærer ikke alene optog det nu, men ogsaa senere med passende Mellemrum advarede Rederne imod at acceptere disse Laster uden til Fragter i Lighed med det øvrige Marked.»

Fragtmarkedet.

I den sidst forløbne Uge har alle de store, ledende Markeder kun fragtet meget sparsomt til gennemgaaende uforandret lave Rater, og vi befinder os nu midt i den døde Tid for disse Markeders Vedkommende. Intet Steds er der for Øjeblikket noget Liv af Betydning, alt gaar slæbende og trevnt, men forhaabentlig vil denne Tilstand ikke vare ved ret længe endnu. Der tales og skrives stadig om den store Høst, som det tegner sig baade i Rusland og Indien, men alle Parter forholder sig afventende. Rederne holder igen, da de venter at se lønnende Rater, og Købmændene tør ikke engagere sig, da de endnu ikke kan overse, hvorledes Sagerne vil udvikle sig. Imidlertid er Kuleksportørerne ogsaa paa deres Post, iøvrigt følgende Forholdenes Udvikling for, saa snart Sortehavet begynder at fragte, at søge at sætte deres Rater ned for Kul til Middelhavet etc., hvilket vist desværre ikke vil falde dem saa svært, da der er mange store Dampere, som er temmelig sultne efter Beskæftigelse. I det hele taget ligger Forholdene for Tiden nok saa godt for de mindre Dampere, og navnlig er det ogsaa en Glæde at kunne konstatere vedvarende Fasthed i Østersømarkedet, liddels ledsaget af yderligere Fragtstigninger, som, selv om de ikke er store, dog viser, at dette Marked ligger sundt og ikke er overbebyrdet med Tonnage. Der noteres en Mængde Laster, og Rederne kan ved deres gennemgaaende fornuftige Holdning takke sig selv for den Bedring, de ved Kamp og Udholdenhed har tiltvunget sig. Kommer der blot ikke al for megen Tonnage ind i Østersøen nu, er der al Udsigt til, at Forholdene vil udvikle sig yderligere i gunstig Retning, særlig hvis Rusland snart begynder at eksportere noget af al det Korn, som siges at ligge deroppe. Desværre er Kulfragterne indefter stadig nede paa det uslest tænkelige Niveau, saa at Baade, der ligger udlosset i England, næsten ligesaa godt kan løbe i Ballast ind i Østersøen.

Det østlige Marked er meget stille. Bombay har sidst sluttet til 15/ Dødvægt én. 15/6 to Lossehavne U. K. eller Kontinentet pr. Juli—August, medens Kurrachee betalte 11/ å 11/6 Skala til udsøgt Havn pr. Juli. Et Par Hvedelaster fra Australien sluttedes til 21/9.

Sortehavet etc. viste kun ringe Aktivitet forrige Uge, men de sidste Dage kom der lidt mere Begær. Fra Azow betaltes 7/6 Rotterdam 7/9 »any«, 8/3 Hamburg, endvidere 8/6 N. C. for c. 3,500 Tons Baade. Fra Odessa, Nikolajeff, Novorossisk eller Kherson kan store Baade faa omkring 6/3 til udsøgt Havn. En 6,300 Tons Baad fik 6/7½ Dødvægt til Hamburg, og en 2,500 Tons Baad fik 8/6 Odessa/Liverpool, alt pr. prompt. For Eris fra Poti betaltes 8/10½ Boulogne. 9/6 Maryport, prompt, og for Salt fra Eupatoria 10/6 til Reval (4 400) pr. 15. Juli —10. August.

Middelhavet fragtede lidt livligere i Ugens Løb, men Raterne er gennemgaaende daarlige, særlig for Eris, hvorfor der bl. a. betaltes 5/7½ å 5/10½ Grækenland/Rotterdam eller Middlesbro. 5/3 Alger/Tyne Dock. 5/4½ Middlesbro, 5/9 Karthagena/Jarrow, 5/3 Bona/Rotterdam. Der kan faas omkring 11/6 for Esparto fra Oran eller Arzew til Forthet eller Bristol Kanalen, og 6/9 for Fos-

fat Stax/Newcastle, 7/ La Pallice, 7/3 Bordeaux. Ertsraterne fra Bilbao er en Ubetydelighed bedre paa Basis af 4/3 à 4/4½ Middlesbro, 4/6 Stockton eller Grangemouth, 5/ Dunkerque.

Nordamerika har meget lidt at byde paa, men da Tonnage heller ikke udbydes særlig rigeligt, er Raterne intet Steds lavere. For Trælast fra Kanada betales 28/9 à 30/ fra St. John, 33/9 à 34/3 fra Miramichi til Englands Vestkyst. Nogle store Dampere sluttedes for Petroleum i Kasser til det fjærne Østen til 16 à 17 Cents for to à tre Lossehavne, option fire Pladser Ny Zeeland 18½ Cents. Tømmer fra Golfen er en Kende bedre, og der betales 66/3 til Greenock, 67/6 Fecamp, 110/ Rosario. Paa Timecharterbasis er Raten 2/9 à 3/ Dødvægt for Fart mellem U. S. og Vestindien.

La Plata Markedet ligger igen flovt paa Basis af omkring 9/3 O. C. for prompt Lastning fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (6 d. mindre direkte Havn). Pr. August kan antagelig betinges 9/6, men Begæret er ringe.

Østersøen er fast og højere ved et godt Begær efter Tonnage, og hvis Rederne vedblivende indtager en fornuftig Holdning er der al Udsigt til, at Fragterne vil stige yderligere, særlig hvis der kommer flere Kornlaster. Fra Petersborg noteres 1/2¼ Hvedebasis til Emden, 1/6 Rouen eller Bristol Kanalen. For Kortprops kan faas 25/ til Østkyst Kulhavn, Frcs. 32—33 til Ghent eller Dunkerque, Frcs. 31 Pulpwood til Terneuzen. Riga noterer 20/ à 21/ D. B. til Østkysten Hfl. 12½ til Holland, Frcs. 26—27 Antwerpen eller Ghent, 30—31 Rouen. Fra Windau bydes Frcs. 28 D. B. til Ghent, 30 Calais. 22/6 Dealends til London. Libau noterer 10½ d. Havrebasis til Rotterdam. 1/ Antwerpen. 1/1½ Rouen, 1/3 Cardiff. Ogsaa Botten er godt med i Opgangen, og der noteres ikke saa faa Laster fra Finland.

Kulfragterne ligger temmeligt uforandret i alle Retninger. Blandt Befragtingerne fra Østkysten nævner vi, 3/ à 3/6 Kronstadt (alt efter Størrelse og Position), 3/4½ à 3/6 Pillau eller Swinemünde, 3/4½ à 3/10½ Königsberg (1.500—1.700), 3/9 Lübeck (2.200), 3/10½ Kiel (1.900), 4/ Kolding (1.200), 3/4½ Rotterdam (1.500), 6/6 à 6/9 Genua, 6/3 à 6/6 Marseille, 6/9 Catania, 7/3 Palermo (1.800), 6/ Port Said. Fra Cardiff er der sidst betalt 4/6 à 4/9 Kronstadt, 4/3 Bilbao, Frcs. 7 à 7¼ Algier, 6/3 à 6/6 Genua, 6/ Konstantinopel, 6/6 à 6/9 Venedig, 6/ à 6/1½ Port Said, 10/9 à 11/ Colombo, 6/10½ à 7/ Las Palmas, 9/ Dakar, 16/ River Plate, 17/ Rosario.

Havarier og Forlis.

Mayflower, Motorskonnert, grundstødt paa Møen, er af Svitzers bragt flot. Skibet er ubeskadiget.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død i Udlandet. Sømand Emmanuel August Spangenberg, født i København i 1867, er den 7. Februar d. A. kommen uheldig af Dage ved at falde ned fra Formasten paa engelsk Dampskib »Zoe« af London, medens dette laa i Havnen ved Novorossisk i Rusland.

Til Oplysning om Afdødes Forhold til hans herværende Slægt bedes Slægtninge henvende sig skriftlig til Udenrigsministeriet, Kongens Nytorv 5.

En frygtelig Situation. En Kranmand, som var beskæftiget i Workington Dokker, undgik fornylig som ved et Vidunder Døden. En Kran, som blev transporteret langs Kajen faldt

i Vandet og rev Kranmanden med i Faldet. Da Kranen stod paa Bunden, saa man, at Kranmanden netop havde Hovedet over Vandet og blev fastholdt i denne Stilling. Dokmesteren sprang straks ud og dykkede ned for at se, hvad der fastholdt Manden. Imidlertid blev en anden Kran bragt i Stilling paa Kajen, hvorefter Dokmesteren igen dykkede ned for at fastgøre Kranhagen paa den Del af Maskinen, som fastholdt Manden. Den sænkede Kran blev løftet lidt, saaledes at Manden fik lidt Respit. Vandet var nemlig i Stigning, og eftersom Minutterne gik, steg det til hans Læber. Snart var det over hans Næsebor, saa naaede det hans Øjne, derefter hans Pande, og sluttelig var Manden helt under Vandet. I al denne Tid havde Dokmesteren arbejdet som en afsindig. Da Tilskuerne havde opgivet alt Haab om at se den uheldige Kranmand frelst, gav Dokmesteren et nyt Signal til Kranen paa Kajen. Kranen begyndte igen at arbejde; de Dele af den sænkede Kran, som holdt Manden fast, løftedes noget, og tilsidst lykkedes det at befri Manden. Han blev optaget i en Baad og bragt ind til Havnekontoret. Man forsøgte nu at anvende kunstigt Aandedræt, og efter en Times Arbejde kom Manden til Bevidsthed. Hans Tilstand var dog kritisk. (»Shipp. Gaz.«)

En Havnebestyrelsesagsøgt. Den 14. Januar d. A. strandede New Zealand Shipping Company's Damper »Kaipara« paa en Undervandsklippe i Rangitoto Kanalen, som ikke var aflagt i Kortet, og led svært Havari. I denne Anledning har Selskabet anlagt Sag imod Auckland Havnebestyrelse, fortæller »Shipp. Gaz.«, og gør Paastand paa en Skadeserstatning af £ 163,687. Selskabet retter følgende Beskyldninger imod Havnebestyrelsen:

- 1) Denne har forsømt at holde den Del af Kanalen, som her er Tale om, i en brugbar Stand.
- 2) Havnebestyrelsen har forsømt at besigtige Kanalen eller paa anden Maade forvisse sig om dens Tilstand.
- 3) Uagtet Havnebestyrelsen maatte være klar over, at den Del af Kanalen, som »Kaipara« skulde passere, var i en Tilstand, som maatte være farlig for et Skib af dennes Størrelse og ved den daværende Vandstand, har den undladt at advare imod den farlige Tilstand og at afmærke den farlige Grund med Bøjer.
- 4) Havnebestyrelsen har udlagt Bøjer i Kanalen, som skulde tjene til Vejledning for Skibe, som benytter denne, paa fejlagtige og villedende Steder.
- 5) Den har Ansvar for, at disse Bøjers Position er vist fejlagtig i det officielle Kort.
- 6) Den har publiceret fejlagtige Oplysninger om Kanalen baade med Hensyn til Vanddybden samt Bøjernes og andre Mærkers Stilling i »New Zealand Pilot« og i »Nautisk Almanak«.
- 7) Uagtet Havnebestyrelsen maatte være klar over disse Kendsgerninger, har den ikke foretaget noget for at rette disse uheldige Placeringer, Kortene, eller de fejlagtige Bekendtgørelser og advarede ikke imod dem eller omgav den virkelige Dybde.
- 8) Trods disse uheldige Omstændigheder har Havnebestyrelsen indbudt til og tilladt »Kaipara« at gaa igennem Kanalen.

Paa Grund af disse Forsømmelser gør New Zealand Shipping Co. Paastand paa en Erstatning af £ 81,000 for Skade paa Skibet og £ 82,687 for Skade paa Ladningen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtbakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter. Faas hos de fleste Handlende. Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen. Schubert, ank. hertil 15./6. — Alexandra, Nielsen, afg. Lissabon 11./6. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 12./6. til Barcelona. — Anglo Danco, Wiencke, ank. Stettin 12./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Piræus 12./6. til Cavalla. — A. N. Hansen, ruse, ank. Petersborg 14./6. — Arkansas, Petersen, ank. Liverpool 14./6. — Arno, Strubberg, laster. — Aurora, Fischer, ank. hertil 14./6. — Baron Stjernblad, Thekildsen, pass. Brunshüttel 14./6. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. Monaco 13./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 8./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Catania 15./6. til Messina. — Christian IX, Holm, ank. hertil 13./6. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 13./6. hertil. — Douro, Søberg, ank. Peviau 15./6. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./6. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 15./6. — Garonne, Kromann, ank. Stettin 15./6. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 14./6. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 13./6. til New York. — Hengest, Munk, ank. hertil 13./6. — Hielm, Sørensen, afg. Danzig 15./6. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 9./6. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 1./6. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 15./6. — Kentuckv, Andresen, ank. Boston 14./6. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 14./6. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, afg. Petersborg

10./6. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 13./6. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 14./6. for Bordeaux. — Louise, Mikelsen, ank. Riga 14./6. — Louisiana, Ørsted, ank. St. John 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Ouessant 15./6. for Tunis. — Morsø, afg. herfra 13./6. til Stavanger. — Moskovo, Jon Jønsen, ank. Petersborg 14./6. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Petersborg 15./6. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 14./6. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 13./6. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 14./6. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 9./6. til Kristiansand. — Pennsylvania, Gotsche, afg. herfra 15./6. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 11./6. — Pregel, Iversen, pass. Deal 15./6. for Havre. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 9./6. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 6./6. — Skalholt, Larsen, ank. hertil 15./6. — Texas, Lissner, ank. hertil 15./6. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 15./6. Nordnaa. — Tiber, Bech, pass. Gibraltar 14./6. for Genua. — Tyr, Thaning, afg. herfra 14./6. til Windau. — Viking, Meyer, ank. hertil 16./6. — Dagfin, afg. Liverpool 11./6. til Aalborg. — Karin, afg. herfra 13./6. til Manchester. — Vadsø, ank. Liverpool 11./6.

Dansk-russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 8./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 10./6. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 10./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rigabuot 2./6. — Russ, Petersen, ank. Blyth 29./5. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 12./6. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Uleåborg 4./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Hartlepool 6./6. til Aleksandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Uleåborg 6./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 11./6. — Newa, Dahl, afg. Archangel 9./6. til Aberdeen.

Vesterhavet. Nauey, Th. Nielsen, pass. l'Ouessant 11./6. for Malaga. — Nautik, N. Nielsen, afg. Munksund 11./6. til Goole. — Nordsoen, Gram, ank. London 12./6. — Ellen, Hansen, afg. Karthago 11./6. til London. — Fylla, Christensen, afg. Brahestad 14./6. til Almeria. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 13./6. for Malaga. — Hebe, Greersen, ank. Llanelly 13./6. — Inger, Nielsen, ank. Kronstadt 14./6. — Cito, Jensen, afg. Hull 13./6. til Stettin. — Napoli, Brinch, ank. Goole 14./6. — Bodil, Uldall, ank. Kalmar 13./6. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 14./6. for Glassan Dock. — Norma, Schiff, afg. Seabam 14./6. til Middelfart. — Alfa, Lauritsen, ank. St. Brieux 11./6.

Skandia. Gullfaxe, Pedersen, ank. Kotka 12./6. — Skinfaxe, Vilandt, ank. København 3./6. — Rimfaxe, Faber, ank. Rotterdam 9./6. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Blyth 14./6. til København.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Gøttersborg 11./6. — Russia, Poulsen, ank. Boness 6./6. — Carl Hecksher, Starck, ank. Methil 11./6. — Dania, Lindberg, ank. New York 14./6. — Normannia, Erichsen, ank. Sussex 3./6. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfa 4./6. — Canada, Jespersen, afg. New York 10./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 4./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Havana 11./6. — Patria, Larsen, afg. New Port News 9./6. — Gratia, Sørensen, ank. Göteborg 13./6. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 2./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Petersborg 8./6. — Gallia, Nielsen, ank. Dunkerque 8./6. — Caledonia, Hansen, afg. Carloforte 10./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 8./6. — Kolumbia, Rasmussen, afg. Cardiff 13./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Deauville 4./6. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 11./6. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 11./6. — Estonia, Winckler, afg. Barbados 14./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Petersborg 11./6. — Selandia, Trøensegaard, afg. Wismar 13./6. — Secalia, Jensen, ank. Mobile 12./6. — Frumentia, Andersen, ank. St. John 10./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Llanelly 12./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfa 1./6.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. København 12./6. til Reykiavik. — Sterling, Nielsen, afg. Reykiavik 13./6. Vestover. — Mjølur, Clausen, afg. København 14./6. til Færøerne og Island. — Ingolf, Schiøtz, ank. Sandarkrak 15./6.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Wiborg 12./6.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berø, afg. Antwerpen 2./6. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Penang 30./5. til Suez. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 13./6. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./6. til København. — Panoram, Knudsen, ank. Antwerpen 14./6. — Samui, Licht, afg. Suez 5./6. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 11./6. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 11./6. til London.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, ank. København 13./6. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 31./5. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. Portland 4./6. til St. Thomas.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Risa 10./6. — Hamlet, Jørgensen, afg. Tyne 11./6. — Helge, Pii, afg. Wal-

kom 12./6. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 12./6. — Niels R. Finzen, ank. Rotterdam 11./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 7./6. — London, Bom, afg. Archangel 4./6. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Råfsjö 12./6. — Bryssel, Kaas, ank. Rotterdam 4./6.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 13./6. til Archangel. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Rotterdam 13./6. — Roma, v. Thun, afg. Bathurst 9./6. til Bordeaux.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. La Rochelle 13./6. — Martha, Christensen, afg. Malmø 13./6. — Elna, Rathie, ank. Antwerpen 14./6. — Therese, Petersen, ank. Methil 15./6. — Simone, Møller, ank. Skutskær 14./6. — Jeanne, Løffer, afg. Brandöhamn 14./6. — Vera, Risa, ank. Antwerpen 9./6. — Daisv, Lagosen, ank. Skefletå 12./6. — Anine, Leth, afg. Onega 7./6.

Svendson & Christensen. Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Svendborg 12./6. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 15./6. Nordgaende. — N. G. Petersen, Block, ank. Grangemønt 14./6. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Petersborg 13./6. — Ajax, Brøsen, afg. Uleåborg 14./6. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Håvre 15./6. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Svendborg 13./6. — G. Kock, Jørgensen, ank. Aalborg 14./6. — Hans Tausen, Klåborg, ank. Holtenau 15./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Jacobsstad 13./6. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Rotterdam 12./6. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Håvre 10./6. — Alfred Høse, Ellekilde, ank. Ternøen 13./6. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wisbech 14./6.

Frem. Austa, Bøgger, afg. Huelva 11./6. til Hamburg. — Vera, Thine, afg. Revkiavik 14./6. til Grangemouth. — Freja, Nielsen, afg. Kotka 8./6. til Littlehampton.

Torm. Sara, Jensen, ank. Stingsund 14./6. — Helene, Sørensen, ligger i Kjøbenhavn. — Sjølland, Dam, ank. Libau 13./6. — Agnete, Sørensen, ank. Southampton 14./6. — Herminia, Hansen, pass. Holtenau 11./6. — Alice, Schultz, ank. Odense 11./6.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Tornø 14./6.

Sejlskibe.

Ronne. Magnus, Hansen, ank. Borholm 6./6. — Veset, Kofod, ank. Budkjøbing 6./6. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 6./6. — Herman Olsen, Hintze, ank. Aalborg 6./6. — Ansgar, Møller, ank. Vejle 7./6. — Herman Olsen, ank. Thisted 7./6. — Atlas, Kvhn, ank. Lovestoft 7./6. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebaksmunde 7./6. — Næstved, ank. Kjøbenhavn 9./6. — Kastor, Clausen, ank. Nyborg 10./6. — Prøven, Olsen, ank. Kalmar 10./6. — Argus, Holm, ank. Kalmar 10./6.

Svendborg. Urda, Hansen, ank. Folkestone 9./6. — Ruth, Falentin, ank. Dover 9./6. — Herta, Hansen, ank. Allinge 10./6. — Ellen, Andersen, ank. Sølvborg 9./6. — Olga, Rasmussen, ank. Nørre Sundby 9./6. — Embla, Mikkelsen, ank. Lübeck 9./6. — Ring, Andersen, Hansen, ank. Aalborg 11./6. — Venus, Larsen, ank. Kristiansand 10./6. — Emanuel, Beutzen, ank. Inverness 10./6. — Capella, Hansen, ank. London 11./6. — Esther, Petersen, ank. Flensborg 13./6. — Neftunus, Nielsen, ank. Boston 14./6. — Ionatz, Brøum, Lund, ank. Gelle 13./6. — Roma, Jensen, ank. Hull 14./6. — Valborg, Rasmussen, ank. Concarneau 13./6. — Mercur, Lund, ank. Fowey 11./6. — Helge, Carlsen, ank. Pulhelle 11./6. — Otto, Andersen, ank. Kolby Kaas 12./6. — Nanna, Madsen, ank. Chantenay 11./6. — Libra, Hansen, ank. Nantes 12./6. — Anna Brøum, Rasmussen, ank. London 13./6. — Severine, Jensen, ank. Malmø 12./6. — Yrsa, Sørensen, ank. Salomhal 14./6. — Kamra, Fisker, ank. Bøense 15./6. — Sophie, Mikkelsen, ank. Stingsund 15./6. — I. Lotz, Hansen, ank. Glasgow 14./6. — Heimdal, Rasmussen, ank. Cherbourg 14./6. — Newsky, Nielsen, ank. Geestemünde 14./6. — Niels, Nielsen, ank. Kjertemunde 15./6. — Cornwall, Petersen, ank. Åbo 13./6. — Ane, Jørgensen, ank. Stoltemunde 14./6. — Agnes, Andreasen, ank. Portsmouth 14./6. — Frejr, Jensen, ank. Oskarshamn 14./6. — Flora, Sørensen, ank. Inswich 14./6.

Æro. Norden, Rasmussen, ank. Gravelines 12./6. — Amalia, Andersen, ank. Næstø (Arendal Distrikt) 7./6. — H. C. Grube, Svane, ank. Rio Grande do Sul 12./6. — Alfa, er 30./5. praet naa 15° N. Br. 34° V. Lørd. øst. — Ellen, Lauritsen, ank. Nantes 12./6. — Gloria, Fabricius, ank. Nordby (Samø) 12./6. — Smart, Christensen, ank. Soroka Arch 12./6. — Freva, Petersen, ank. Pillau 11./6. — Valborg, Johansen, ank. Moss 12./6. — Fred, Christensen, pass. Lizard 13./6. øst. — Søstrene, Christensen, ank. Maracaiho 13./6. — Marie, Østermann, ank. Nortelje 14./6. — Væra, Hansen, ank. Drobak 14./6. — Ariel, Christensen, er ank. til Harwick.

INDRØJ.

Kjøbenhavn, d. 17. Juni 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Magnetiske Maalinger i Atlanterhavet. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fræctmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

1248. Havnearbejder. Livorno. Italien. Ved den N.-lige Del af Livorno Hav bygges et nyt Bassin. Der opføres en ny Mole fra Torro del Marzocco mod SV og en lige Bølgebrøder fra N.-Enden af den krumme Mole mod NNW. Ved det yderste af det N.-lige Indløb udsættes om Styrbord en rød Stage 700 m N. 20° V. fra Fyret paa den krumme Mole N.-Ende, og tre om Bagbord i Retning N. 20° V. og S. 20° Ø. fra hinanden med 300 m Afstand, hvoraf den yderste 820 m N. 3° V. fra samme Fyr. Disse Stager ombyttes om kort Tid med Lystønder.

1249. Fyr tændt. Porto Vecchio di Piombino. Italien V.-Kyst. Paa N.-Mø- lens Hoved ved den lille Havn ved Porto Vecchio er tændt to røde, faste Fyr lodret for hinanden i 3 m Afstand. Synsviddens: 5 Sm.

1250. Uddybning. Brindisi. Om kort Tid begyndes Uddybning paa 7 s m Grunden paa Brindisi Red, c. 600 m S. 50° Ø. for Punta Riso. En rød, cylindrisk Tønde er udlagt i 14 m Vand tæt N. for Grunden. Man skal gaa Ø. om Tønden.

1251. Fyr forandret. Magnisi Halv. Augusta. Sicilien Ø.-Kyst. Det grønne, faste Fyr paa N.-Enden af Magnisi Halv, til venstre for Indløbet til Baia di Augusta, er ombygget med et hvidt Fyr med Formærker hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Synsviddens: 12 Sm.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst

1252. Opmaalings Baaker. Tugela River—Cape St. Lucia. Zululand. Afrika SØ.-Kyst. En Del pyramidformede Baaker er til Brug ved Opmaalning rejst paa Kysten mellem Cape St. Lucia, der ligger paa 28° 33' S. Br. 32° 24' Ø. Lgd., og Tugela River. De er ganske forskellige fra de Obelisker, som nylig er opført i Nærheden af Port Durford til Brug for Skibsarten. (Se »Efterretninger for Sø- tærende« Nr. 2009. Kjøbenhavn 1909.)

1253. Grunde findes ikke. Cumlai Petta V. Forindien V.-Kyst. Grundene, som i nogle Kort er angivet saaledes: 11 m paa 12° 33' N. Br. 74° 53' Ø. Lgd., 8 m paa 12° 35' N. Br. 74° 52' Ø. Lgd., og 9 m paa 12° 36' N. Br. 74° 51' Ø. Lgd., findes ikke og er udtaget af Kortene.

1254. Fyr tændt. Baaker forandret. Klang Strait. Selangor. Strait of Malacca. Paa Tanjong Sau (Deepwater Point) er tændt to hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, 100 m N. 11° V. fra Tanjong Sau Triangulations Station. Højde: 21 og 18 m. Fyrapparat af 6te Orden. Fyret vises fra Gaffelen paa en 30 m høj Mast. 3° 0' N. Br. 101° 20' Ø. Lgd.

Paa Baaken 3½ Kbl NV. for Labuan Garap er tændt et rødt, fast Fyr. Fyr- apparat af 6te Orden. 3° 0' N. Br. 101° 21' Ø. Lgd. Baakerne paa First Point i South Klang Strait, paa 2° 55' N. Br. 101° 16' Ø. Lgd. og paa Second Point, paa 2° 58' N. Br. 101° 19' Ø. Lgd., er tillige med deres Topbetegnelser nu hvide. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2994. Kjøbenhavn 1909.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1255. Revs Beliggenhed. Doris Rif. Sumatra V.-Kyst. 6,5 m Revet Doris Rif ligger V. for Tøndelinien Radja Oedat—Daphne, paa 2° 2' 13" N. Br. 98° 4' 16" Ø. Lgd., saa man ikke maa gaa for tæt til Tøndelinien.

1256. Fyrs Lysvinkel. Koninginnebaai. Det røde faste Fyr paa Hovedet af Bølgebrøderen ved Emmahaven ligger Farvandet rundt, forsaavidt det ikke skjules af Land. Synsviddens: 8 Sm. 1° 0' S. Br. 100° 22' Ø. Lgd.

1257. Krakatau. Sunda Stredet. Sumatra S. Den lille Øe og Stenene ved Krakatau NV.-Pynt er ikke mere over Vandet. 6° 9' S. Br. 103° 24' Ø. Lgd.

1258. Lystønder udlagt. Westervaarwater. Soerabaja. Java. I Forbindelse med Uddybningsarbejder i Westervaarwater er paa Barren udlagt en hvid Lys- tønde, der viser hvidt, fast Lys, paa 6° 53' 36" S. Br. 112° 44' 8" Ø. Lgd., og

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd- Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er an- ført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Af- stande i Sømil (Sm), KABELLÆNGDER (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er ret- visende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portetegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1223. Sømærke inddrages. Læsø-NV.-Rev. Læsø. Kattegat. Den hvide Stumpønde med 3 nedadvendte Koste, som i 12 m Vand ligger ved Yderenden af Læsø-NV.-Rev, inddrages permanent i den sidste Halvdel af Juli Maaned 1910. (Kort Nr. 186 og 211. Danske Lods, Side 212. Som.-Fort., Side 14.)

1224. Forestaaende Forandring af Baaker. Korsholm. Indløbet til Limfjor- den. Kattegat. I Slutningen af Juli 1910 forandredes Korsholm Baaker saaledes: Paa den Ø.-lige Baake alsaves Toppen, saa at Baaken fremtidig bliver uden Topbetegnelser.

Den V.-lige Baake forsynes med en Kugleballon i Stedet for aflang Ballon. Fra Midten af Juni til Udgangen af Juli 1910 vil Korsholm Baaker være under Eftersyn og kan derfor mangle. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 138, 139 og 140. Som.-Fort., Side 37.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1225. Vrag uskadeliggjort. Fyrskibet »Falsterbøf« N. Sverrig. Vraget af Damp- skibet »Aarstein« er uskadeliggjort og Atmærkningen inddraget. (Se »Efterret- ninger for Søfarende« Nr. 1212. Kjøbenhavn 1909.)

1226. Mindre Dybde. Krongrund. Kalmarsund. Paa Krongrund ved Djuprännan er der tæt V. for Grænsen mellem Grimskär Fyrs N.-lige hvide, faste Lysvinkel og Vinklen med rødt Et-Blink kun 3,5 m Vand ved Middelvandstand. Dybden paa den Del af Krongrund, som ligger i den hvide, faste Lysvinkel, er iøvrigt ujævn og tiltager henimod Djuprännan til 6 m.

1227. Vrag yderligere afmærket. Holmögdadd S. Bottniske Bugt. Vraget af Damperen »Saugstad«, som ligger sunket paa 63° 30' 20" N. Br. 20° 47' 30" Ø. Lgd., er yderligere afmærket med to grønne Vragtønder tæt agten for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 925. Kjøbenhavn 1910.)

1228. Fyrskibet »Norströmsgrund« udlagt. Bottniske Bugt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet »Norströmsgrund« udlagt paa Station.

1229. Skydeøvelser. Indløb til Reval Red. Finske Bugt. Rusland. I Som- meren 1910, indtil den 14. November, afholdes saavel om Dagen som om Natten Skydeøvelser ud for Indløbet til Reval Red.

Skydepladserne maa ikke befæres, de begrænses af:

- 1) en Linie i N. 45½° Ø. fra Surop Bagfyr, en Linie i N. 27° V. fra Katrinedals Forlyt, en Linie i N. 59½° Ø. fra Surop Forlyt, Linien mellem Basanova Pynt og Vageren S. for Revet fra denne Pynt.

- 2) en Linie i N. 31° V. fra Katrinheds Bægfyr, en Linie i N. 67° Ø. fra Surup Fortyr, Meridianen paa 24° 40' Ø. Lgd. og Breddeparallellen paa 59° 28' N. Br.
- De skydende Fartøjer fører ikke de reglementerede Lænterner, men fører om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.
- Naar Skydeskiverne paa Karib beskyles, høyses paa Øens Signalmast om Dagen et rødt Flag og om Natten en rød Lanterne.
- Skydemaal er udlagt mellem 59° 33' 50" N. Br. 24° 38' 0" Ø. Lgd. og 59° 29' 35" N. Br. 24° 45' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 375. Kjøbenhavn 1910.)
- 1230. Vrag udstadligt, Odensholm NV, Finske Bugt.** Vraget af Damperen »Royal Minstrel«, der ligger i Sm N. 58° V. fra Odensholm Fyr, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 22 m. Afmærkningen er inddraget. 59° 18' 7" N. Br. 23° 19' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)
- 1231. Fyr forandret, Heisternest, Hela Halva, Tyskland.** Heisternest Fyr er slukket og det midterlige, røde, faste Fyr tændt. Det lyser fra N. 70° V. gennem N. og Ø. til S. 15° Ø.
- Fra Stormvarsel Stationen ved Landslyen Putziger Heisternest vises midterlig ingen rød Lanterne. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1035. Kjøbenhavn 1910.)
- 1232. Tønde ved Vrag inddraget, Leba NV, Tønden med Cylindere ved Vraget NV. for Leba er inddraget.** (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1127. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

- 1223. Lystønde til Forsøg fyrttes, Jade, Tyskland.** Lystønden, som til Forsøg er udlagt $\frac{1}{2}$ Sm S. for Fyrskibet »Aussenlade«, flyttes i den sidste Halvdel af Juni 1910 til Innenjude, paa 53° 39' 30" N. Br. 8° 8' 0" Ø. Lgd. Lyset er forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 658. Kjøbenhavn 1910.)
- 1234. Dybde, Nieuwe Rotterdamse Waterweg, Holland.** Dybden i det 125 m brede Skorskiisfarvand i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er 8, m. I Ledelinien i Het Zuiden er Dybden 8, m.
- 1235. Sæmneveelser.** I de S-lige Farvande i Holland skal Minnekranen »Balders« foretage Mineudbegning. Naar den udlægges eller inddrager Miner, fører den rødt Flag paa Toppen, og hver Mine er afmærket med en Bøje. Naar Minekranen er beskæftiget, skal man holde sig vel klar af den.
- 1236. Fyr slukket, Oosterhoofd, Walcheren, Afmærkning forandret, Roompot.** Zeegeet van Zieriksee. Den 1ste Juli 1910 slukkes Oosterhoofd grønne og røde faste Fyr. 51° 35' 26" N. Br. 3° 33' 40" Ø. Lgd.
- Omrent samtidig forandres Afmærkningen i Roompot som følger:
- Stumpønde Nr. 1 med alkorret Kegel fyrttes til 51° 37' 40" N. Br. 3° 29' 2" Ø. Lgd., Stumpønde Nr. 2 inddrages og den sorte Lystønde Nr. 2, der viser hvidt Fyr med Br-Formørkøiser, Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., flyttes til 51° 36' 38" N. Br. 3° 31' 2" Ø. Lgd.
- 1237. Undervandsklokke udlagt til Forsøg, Galais, Frankrig.** Ved Yderenden af Galais Ø-Mole er udlagt en Undervandsklokke, som i Taae giver Et-Slag hver 3. Sek. Den er oplaaet i en Kran paa Molehovvedet og nedfirtet 10 m Ø. for det.
- 1238. Grunde, River Humber Indløb, England.** Paa Ø-Enden af Outer Bank findes 0, m Vand 2 $\frac{1}{4}$ Sm N. 77° Ø. fra Spurn Point Fyr, og i S. 37° Ø. fra Kiltsea Bank. 6, m findes 3, m Sm S. 81° Ø. fra Spurn Point Fyr, og i S. 36° Ø. fra Kiltsea Bank. Spurn Point Fyr. 53° 34' 7" N. Br. 0° 7' 7" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

- 1239. Forandring i Afmærkning, Baie de Somme, Frankrig.** Den røde, spidse Anduvningstønde Nr. 2 med Kegel i Passe NO, i Somme, er midterlig omhyttet med en rød, spids Tønde uden Topbelyselse.
- Paa Grund af Farvandets Forandring er Chenaal de Saint Valéry afmærket med 5 røde Spidstønder med lige Nr. 12—20, og med 5 sorte Spidstønder med ulige Nr. 13—21.
- Chenaal de Crotoy er afmærket med 3 røde Spidstønder med lige Nr. C 12—16, og med 3 sorte Spidstønder med ulige Nr. C 13—17.
- En sort og hvid vandret stribet Spidstønde C ligger ved Foreningen af de to Løb.
- Anduvningstønde Nr. 2. 50° 14' 26" N. Br. 1° 30' 6" Ø. Lgd.
- 1240. Fyr tændt, Brixham, Tor Bay, England S.-Kyst.** Ved Yderenden af Arbejderne ved Forhængelsen af Bølgebryderen ved Brixham er paa en Due d'Albe tændt to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, c. 210 m N. 45° V. fra Fyret paa Bølgebryderen. Man skal gaa N. om Due d'Alben. 50° 24' 7" N. Br. 3° 30' 30" V. Lgd.
- 1241. Fyrs Lysvinkel, Bidston, Liverpool Bay, England.** Bidston Fyr er formerket N. og Ø. for N. 24° V. og ikke V. for N. 24° V. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 992. Kjøbenhavn 1910.)
- V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.**

1242. Fyr tændes, Puerto de Congas, Ria de Vigo, Spanien. Den 1ste Juli 1910 tændes et rødt, fast Fyr paa Molen ved Puerto de Congas. Synsviddelen: 1 Sm.

1243. Fyr tændt, Rio Guadalquivir. Paa Molene ved La Puebla, Coria, Gelves og San Juan de Aznalfarache er tændt røde Fyr.

1244. Afmærkning, Vrag, Forcados River, Southern Nigeria, Afrika. Afmærkningen i Indløbet til Forcados River er nu saaledes: En rød Klokketønde med Bur som Midterfarvands Tønde 6, m Sm S. 63° V. fra Midten af den kendelige Hummel, som ligger paa 5° 27' N. Br. 5° 15' Ø. Lgd. En rød Spidstønde med Bur, Bar Tønde, 4, m Sm S. 52° V. fra samme Punkt, En rød Spidstønde med Bur, Turning Tønde, 3 $\frac{1}{4}$ Sm S. 19° V. fra samme Punkt. En sort Stumpønde med Bur, Norman Tønde, 3 $\frac{1}{2}$ Sm S. 27° Ø. fra samme Punkt.

Vraget af Damperen »Lorin« ligger 4, m Sm S. 59° V. fra samme Punkt og er et godt Mærke. Et andet Vrag ligger 3, m Sm. S. 22° V. fra samme Punkt.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1245. Fyrs Beliggenhed, Caite, Brasilien N.-Kyst. Caite hvide, faste Fyr er tændt, det ligger c. 18 Sm Ø-ligere end angivet i det engelske Admiralty Kort, paa omtrent 0° 49' S. Br. 46° 38' V. Lgd., men ogsaa denne Plads er upaalidelig. Indtil nærmere Undersøgelse er foretaget, skal stor Forsigtighed anvendes. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 891. Kjøbenhavn 1910.)

1246. Forbudt Ankerplads, Maranhau Bay, Brasilien. I Maranhau Bay er det, for ikke at beskædige Telegraf-Kablerne, forbudt at ankre Ø. for en Linie i N. 20° Ø. fra Point San Marcos Fyr, og V. for en Linie i N. 30° Ø. fra Fort San Antonio Fyr. Point San Marcos: 2° 29' 7" S. Br. 44° 17' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1247. Vrag, Isla Grosa NØ, Spanien. Skonnerten »Margerie« er sunket i 25 m Vand 0,5 Sm NØ for den lille Ø Isla Grosa. En Mast er lidt over Vandet. 37° 44' 12" N. Br. 0° 41' 30" V. Lgd.

en sort Lystønde, der viser hvitt, fast Lys, paa 6° 53' 36" S. Br. 112° 44' 10" Ø. Lgd.

1259. Fyr forandret. Lodsfyrskibet i Palembang Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Lodsfyrskibet i Palembang Rivier er forandret til et hvitt Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser Et-Blink af 2 Sek. Varighed, altsaa ikke som tidligere bekendtgjort hver 10 Sek. Flammens Højde: 23 m. Synsviddens: 14 Sm. Linseapparat. 2° 11' S. Br. 104° 57' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 771. Kjøbenhavn 1910.)

1260. Rev. Banka NØ.-Kyst. Paa NØ.-Kysten af Banka er fundet følgende Korallrev:
 Karang Koeboer Tjina, 0,5 m Vand. 1° 50' 40" S. Br. 106° 8' 8" Ø. Lgd.;
 Karang Tg. Lajang Laot, 6,5 m Vand. 1° 48' 7" S. Br. 106° 8' 57" Ø. Lgd.;
 Karang Tg. Lajang Darat, 5 m Vand. 1° 48' 46" S. Br. 106° 8' 29" Ø. Lgd.;
 et Rev, 2,5 m Vand, paa 1° 57' 27" S. Br. 106° 20' 25" Ø. Lgd.; et Rev, 2,5 m Vand, paa 1° 51' 48" S. Br. 106° 10' 48" Ø. Lgd.; et Rev, 0,5 m Vand, paa 2° 0' 32" S. Br. 106° 15' 46" Ø. Lgd.; et Rev, 3,5 m Vand, paa 2° 1' 0" S. Br. 106° 15' 35" Ø. Lgd.; et Rev, 0,5 m Vand, paa 2° 1' 5" S. Br. 106° 16' 0" Ø. Lgd.; et Rev, 1 m Vand, paa 2° 1' 33" S. Br. 106° 15' 35" Ø. Lgd.; et Rev, 3,7 m Vand, paa 2° 1' 35" S. Br. 106° 15' 50" Ø. Lgd.; et Rev, 11 m Vand, paa 2° 1' 46" S. Br. 106° 15' 40" Ø. Lgd.

1,5 m Revet paa 2° 0' S. Br. 106° 15' 4" Ø. Lgd. eksisterer ikke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1509. Kjøbenhavn 1909.)

1261. Fyr tændt. Panrif, Straat Riouw. Sumatra Ø.-Kyst. Paa Baaken paa NØ.-Pynten af Panrif er tændt et rødt Blinkfyr. 1° 9' N. Br. 104° 11' 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2401. Kjøbenhavn 1909.)

1262. Fyrskibet Taku flyttet, Ankerplads forbudt. Pei Ho, Golf of Po Chili, China. Fyrskibet »Taku« er flyttet 3. Kbl N. 81° Ø. hen, og ligger nu 8 Sm S. 77° Ø. fra Nord Fort Fyr. 38° 57' N. Br. 117° 53' 2" Ø. Lgd.
 Det er forbudt at ankre N. for en Linie mellem Fyrskibet og den sorte Tønde ved Indløbet til Ferguson Channel.

1263. Telegraf-Kabel. Matsushima Suido. Kyushu V.-Kyst. Japan. Et Telegraf-Kabel er udlagt fra et Punkt paa Kysten, der ligger 8 1/2 Kbl N. 46° Ø. fra Tami Yama Triangulations Station: gaar derfra 3 1/2 Kbl i N. 55° Ø., og runder til S. 86° Ø. til Kysten S. for Itano Ura. Det er forbudt at ankre inden for 30 m fra Kablet. Tomi Yama Triangulations Station: 32° 55' 43" N. Br. 129° 36' 31" Ø. Lgd.

1264. Vrag. Motoyama Zaki. Suwo Nada. Maikai. Vraget af Damperen »Takechiyo Maru« ligger sunket 2,7 Sm S. 11 1/2° V. fra det c. 130 m høje Kariya. 33° 54' 39" N. Br. 131° 9' 18" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1285. Karantænebestemmelser. Italien. — Cherson er erklæret for kolera-smittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R. rettet, ny Udgave; + annulleret; T. Tillæg.
 Korts eller Bogs Nr. N
 Holland:
 Noordkust Java. Blad III. Cheribon tot Semarang. 1: 200.000. Maj 1910. Pris: f 1,50.
 Forenede Stater i Nord-Amerika:
 (1st ed.) North America. — Canada: Saint Lawrence River, Lake Saint Peter or Ile du Moine to Port St. Francis.
 North America. — Canada: Saint Lawrence River, Ile aux Raisins to Point du Lac, including Lake Saint Peter.

Kjøbenhavns Børskurs d. 16. Juni 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 1/4	—94	94 1/2
Danmark		80 1/2	81
Norden		6	6 1/2
København		68	69
Carl		72 1/2	73
Dannebrog		42 1/4	43
Skjold		6	8
Urania		6	6 1/2
Union		72 1/2	74
Dampsk. af 1896		84	86
Hejmdal		158 1/2	158 3/4
Østasiatiske	158 1/2	—3/4	158 3/4
Østersøen		—	—
Nordsøen		—	—
Gorm		68 1/2	73
Torm		60	70
Inga		3	6
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		50	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab		—	—
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 3/4	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/4	86 1/4
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		89 3/4	90 1/4
4% — — 2. Serie.	94 1/2	94 1/2	94 3/4
4% — — 1.		96 1/2	96 3/4
3 1/2% Østift. Kreditf.	89	89	89 1/4
4% — — 7.	93 1/2	93 1/2	93 3/4
3 1/2% Landkreditk.		92 1/4	94 3/4
4% Østift. Kreditf.		93 1/4	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		152	152 1/2
Privatbank	102 3/4	102 3/4	103
Landmandsbank	132 3/4	132 1/4	132 1/2
Handelsbank	134 3/4	134 1/4	134 3/4
Grundejerbank	27 1/4	27	27 1/2
Burm. & Wain	88 1/2	—89 1/4	89
Helsingørs Jærnsk.		83 1/2	85
Sukkerfabr.	251 1/4	—252 1/4	251 3/4
Bryggeri Aktier	165 — 1/4	165	165 1/4

Vekselkurser d. 15. Juni 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.22	18.19
Paris	72.20	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 15. Juni 1910.	
Russiske Noter	216.75
4% Russiske Consols.	91.60
3 1/2% — Boden Kredit.	88.40
5% Mexikanske 1899	100.40
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — 1890	95.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 66,000, „Norden“ 22,000, „København“ 12,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 20,000, „Skjold“ 6,000, „Dampsk. af 1896“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 30,000, „Østasiatiske“ 578,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Frægtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Eldste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Router og Uteøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lsosehjul,
„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave at

Haandbog i praktisk Sømandsskab

af Skibsfører J. Kusk Jensen.

Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af

Dansk Sejlskibsrederi-Forening.

Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Fællesrepræsentationens Aarsberetning for 1909, der nu foreligger, udviser, at der i det forløbne Aar har været indmeldt de samme ni Foreninger som i det foregaaende Aar, nemlig:

Dansk Dampskibsrederi-Forening Dansk Navigator-Forening, Dansk Sejlskibsrederi-Forening. De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber. Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874. Foreningen til Søfartens Fremme, Maskinmestrenes Forening, Skipperforeningen i Kjøbenhavn og Sømandsforeningen.

Under 5. Oktober f. A. er der traadt ny Vedtægter i Kraft for Repræsentationen, der fastsætter andre Regler for dennes Sammensætning end de tidligere gældende. Forinden Foreningerne havde foretaget de herved nødvendiggjorte Nyvalg af Delegerede, bestod Repræsentationen af følgende Delegerede:

For Dansk Dampskibsrederi-Forening: Skibsreder Martin Carl. Skibsreder P. de Nully Brown (fra 17. Maj). Skibsreder, Konsul P. Fisker (indtil 17. Maj). Direktør Chr. Kronman, Skibsreder Th. Sonne.

For Dansk Navigator-Forening: Kaptajn Wm. Jensen, Translatør Balthazar Petersen.

For Dansk Sejlskibsrederi-Forening: Konsul C. P. Lund, Skibsreder N. J. Ohlsen (fra 20. August). Konsul P. Rechnitzer (indtil 6. Juli).

For de fire københavnske Søforsikrings-Selskaber: Direktør Carl Will, Direktør, Kaptajn H. Wolfhagen.

For Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874: Kaptajn H. V. Bang (fra 6. Februar), Kaptajn Chr. Poulsen.

For Foreningen til Søfartens Fremme: Kommandør B. Münter, Kaptajn i Søetaten G. C. Amdrup.

For Maskinmestrenes Forening: Maskinmester Oscar Mortensen, Overmaskinmester Magnus Nielsen.

For Skipperforeningen i Kjøbenhavn: Kaptajn, Direktør V. T. Hein, Kaptajn A. V. Knudsen.

For Sømandsforeningen: Kaptajn i Søetaten Henri Konow (indtil 9. Oktober), Kommandør i Søetaten J. H. Schultz (fra 9. Oktober).

Som juridisk Medlem: Professor, Dr. jur. V. Bentzon.

Paa Aarsmødet den 28. April genvalgte Direktør Carl Will til Repræsentationens Formand for de kommende to Aar. Til Medlemmer af Forretningsudvalget genvalgte Kaptajn A. V. Knudsen og Konsul C. P. Lund.

Forretningsudvalget bestod af: Direktør Carl Will, Formand, Direktør Chr. Kronman, Næstformand, Professor, Dr. jur. V. Bentzon, Skibsreder, Konsul P. Fisker (indtil 17. Maj), Kaptajn A. V. Knudsen, Konsul C. P. Lund, Maskinmester Oscar Mortensen, Skibsreder Th. Sonne (fra 9. Juni).

De ny Vedtægter. Efter en Række Forhandlinger, dels indenfor selve Repræsentationen, dels mellem denne og Ministeriet for Handel og Søfart, vedtoges disse Vedtægter endelig i Repræsentationens Møde d. 4. September f. A., saaledes at de først fik Gyldighed, naar de opnaaede Stadfæstelse af Ministeriet for Handel og Søfart. Denne Stadfæstelse meddeltes under 5. Oktober, fra hvilken Dag altsaa de ny Vedtægter traadte i Kraft. Ved disse Vedtægter har man opnaaet en bedre Ordning af Repræsentationen end hidtil, en hurtigere Forretningsgang

og et fastere organiseret Samarbejde med Ministeriet for Handel og Søfart.

Ved de af Foreningerne i Henhold til de ny Vedtægter foretagne Nyvalg af Delegerede og Suppleanter har Repræsentationen herefter faaet følgende Sammensætning:

Dansk Dampskibsrederi-Forening:

Delegerede: Direktør Chr. Kronman.
— P. de Nully Brown.
— Th. Sonne.
— A. O. Andersen.

Suppleanter: Direktør Chr. Sass.
— K. Reinhard.
— Hans Christensen.
— Poul Carl.

Dansk Sejlskibsrederi-Forening:

Delegerede: Konsul C. P. Lund.
Skibsreder N. J. Ohlsen.
Translatør L. Rasmussen. (Afd. f. m. Skibe).
Suppleanter: Skibbygmester J. Ph. Jørgensen.
Skibsreder J. C. Carlsen.
— N. E. Schmidt. (Afd. f. m. Skibe).

De fire københavnske Søforsikrings-Selskaber:

Delegeret: Direktør Carl Will.
Suppleant: Direktør H. Wolfhagen.

Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874:

Delegeret: Kaptajn H. V. Bang.
Suppleant: Kaptajn Chr. Poulsen.

Foreningen til Søfartens Fremme:

Delegeret: Kommandør B. Münter.
Suppleant: Kaptajn G. C. Amdrup.

Maskinmestrenes Forening:

Delegerede: Maskinmester Oscar Mortensen.
Overmaskinmester Magnus Nielsen.
Suppleanter: Maskinmester C. Hansen.
Maskinmester V. Kierulf.

Skipperforeningen i Kjøbenhavn:

Delegeret: Kaptajn A. V. Knudsen.
Suppleant: Direktør V. T. Hein.

Sømandsforeningen:

Delegeret: Kaptajn Henri Konow.
Suppleant: Kommandør J. H. Schultz.

Juridisk Medlem: Professor V. Bentzon.

Suppleant: Dispachør V. Middelboe.

Dansk Navigator-Forening, der har udmeldt sig af Repræsentationen fra 1. Januar d. A., ønskede ikke at vælge Delegerede efter de ny Vedtægter.

Fra 1. Januar d. A. er Dansk Styrmands-Forening indtraadt i Repræsentationen og har valgt til Delegeret Styrmand Chr. Christensen, til Suppleant Styrmand P. Thraane.

Af Beretningens Hovedpunkter skal her anføres følgende:

Navigatoruddannelsen. Søværningsloven. Den af Kommissionen af 11. Januar 1904 i Aaret 1907 afgivne Betænkning vedrørende Navigatoruddannelsen har i Aarets Løb af Ministeriet for Handel og Søfart været tilstillet Repræsentationen til Erklæring, og en saadan Erklæring er under 21. Juni indsendt til Ministeriet.

Skønt Repræsentationen stedse tidligere — saaledes i sit oprindelige Andragende om denne Sags Ordning — har

staaet paa det Standpunkt, at en Revision af Undervisningslovene og af Søneringsloven bør finde samtidig, har man dog indskrænket sig til nu at udtale sig om Spørgsmaalet om Navigatøruddannelsen som det eneste. Ministeriet i Øjeblikket har taget op til Behandling. Kommissionen delte sig paa dette Spørgsmaal i et Flertal og et Mindretal, og Opgaven for Repræsentationen maatte nu være at angive en Løsning saa vidt mulig paa Grundlag af begge Betænkninger.

I den Indstilling, Repræsentationen med dette Maal for Øje har afgivet til Ministeriet, har den givet sin Tilslutning til de Eksamensfordringer, som Flertallet og Mindretallet i Kommissionen i det væsentlige var enige om at opstille med Hensyn til Sætteskipperprøven, Fiskeskipperprøven, Styrmandseksamen og Eksamen i Maskinlære, idet Repræsentationen har forudsat, at disse Eksaminer i betydeligt Omfang vil give Adgang til at føre Skib. — Med Hensyn til den saakaldte Skibsførereksamens 1ste Afdeling — der efter Repræsentationens Anskuelse maa angive Maalet for Fordringerne til Skibsførere i den egentlige Storskibs fart — har Repræsentationen anbefalet Flertallets Forslag, der gaar noget videre end Mindretallets i Engelsk, Geografi og Vejrlære samt Søret og Handelslære, men dog kun i ringe Grad overstiger, hvad der under den nuværende Ordning kræves i de samme Fag til den udvidede Styrmandseksamen. Repræsentationen har taget dette Standpunkt af Hensyn dels til disse Fags Betydning for Skibsførerne, dels fordi den ikke kan anse de stillede Fordringer som for store ved en Eksamen, der i Almindelighed skulde være den afsluttende for Førere af store Skibe i al Fart; hertil kommer, at denne Eksamen bør give en rimelig Garanti for aandelig Modenhed hos dem, der har bestaaet den. — Med Hensyn endelig til Skibsførereksamens 2den Afdeling, da lægger Repræsentationen megen Vægt paa, at der gennem denne aabnes Skibsførerne Adgang til en videregaende Uddannelse. I Tilslutning til baade Flertal og Mindretal har Repræsentationen udtalt sig for, at en saa vidt gaaende Eksamen, som der her bør være Tale om, principielt maa være frivillig, men at den dog bør gøres obligatorisk for Førere og første Styrmand i Udvandrer dampere. En Eksamen som denne vil formentlig bidrage meget væsentlig til at højne Navigatorstanden og vil samtidig kunne være et første Grundlag for Uddannelsen af Navigationslærere. Der bør gives let Adgang til at følge Undervisningen til denne Eksamen, ogsaa alene for enkelte Fags Vedkommende, men Eksamen bør kun kunne tages samlet i alle Fag. — Angaaende Ordningen af Skoleforholdene og Eksamenskommissionen har Repræsentationen udtalt sig for, at Navigationskolerne stilles saa vidt muligt ens, saaledes at de alle give Undervisning til samtlige Eksaminer. Skulde det af praktiske Grunde vise sig nødvendigt at afholde den frivillige Skibsførereksamen og muligt ogsaa Skibsførereksamens 1. Afdeling ved en enkelt Skole, bør de øvrige Skoler ikke derfor lide nogen Til sidesættelse. Med Undtagelse af de to Skibsførereksaminer bør alle Eksaminer, som foreslaaet af den hele Kommission, afholdes af en fast og faatallig Eksamenskommission. For de to Skibsførereksaminers Vedkommende lægger Repræsentationen derimod, i Tilslutning til Kommissionens Flertal, megen Vægt paa, at Censuren i hvert enkelt Fag forstærkes med en i dette særlig uddannet Censor, saaledes at den enkelte Bedømmelse stedse foretages af Navigationsdirektøren eller et andet Medlem af Eksamenskommissionen, Censor og den eksaminerende Lærer. En lignende Ordning har man længe haft ved Maskinisteksaminerne og andre Eksaminer og har været meget tilfreds med den. — I Tilslutning til tidligere Indstillinger har Repræsentationen dernæst paa ny varmt anbefalet, at der oprettes et Undervisningsraad, hvis Medlemmer efter Repræsentationens Indstilling vælges af Ministeriet. — Repræsentationen har

fremdeles anbefalet, at der for de fra Sømandsstanden udgaaende Navigationslærere tilvejebringes en saa vidt mulig ensartet, i hvert Fald fyldig Uddannelse, særlig i matematiske og fysiske Fag. Endelig har Repræsentationen i Spørgsmaalet om Statskoler eller Privatskoler fastholdt det af den tidligere indtagne Standpunkt, nemlig af det nuværende System er i høj Grad uheldigt, medens Statens Overtagelse af Navigationskolerne i det væsentlige vil afhjælpe de nuværende Mangler. Repræsentationen har derfor maattet principielt tilraade Overgang til Statsdrift paa det af Kommissionens Flertal angivne Grundlag, som forekommer Repræsentationen at være fuldt ud forsvarligt og økonomisk overkommeligt. Er imidlertid Statsskoleprincippet for Tiden ikke gennemførligt, saa vil en Reform af Navigationsvæsenet, indbefattende de ovenfor omtalte Hovedpunkter af Kommissionsforslagene, efter Repræsentationens Mening betegne saa væsentlige Fremskridt, at deres Gennemførelse ikke lænere bør udsættes.

Et Mindretal indenfor Repræsentationen, bestaaende af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentant, har afgivet en særlig Indstilling. Det gør i denne gældende, at Uenigheden i Kommissionen var større, end det af Betænkningen ser ud til, idet Mindretallet, for at opnaa en enslemmig Indstilling, slog af paa mange Punkter. Mindretallet ser ingen Grund til at skærpe Fordringerne til den nuværende almindelige Styrmandseksamen, der nogenlunde kan ligestilles med de, der stilles i de vigtigste Lande, der driver Søfart; ved de 2—3 Maaneders længere Undervisning vil man ikke opnaa de Resultater, som Flertallet tænker sig, og med den Fortjeneste, som Skibsførere kan opnaa, kan det ikke forsvares til den foreslaaede Skibsførereksamens 1. Afdeling at stille Fordringerne større end de nuværende. Derimod kan Mindretallet slutte sig til Flertallets Fordringer ved Eksamens 2. Afdeling, dog noget ændrede, idet det ønsker, at Staten opretter og betaler Omkostningerne ved en videregaende frivillig Uddannelse; det maa da overlades til Redernes Afgørelse, om de vil foretrække Navigatorer med denne Uddannelse. Mindretallet er ikke imod Statsdrift af Navigationskolerne, men anser den af Hensyn til Omkostningerne, vanskeligt gennemførlig i Øjeblikket. Men skal der til enhver Tid være Navigatorer og andre Søfolk nok, maa alle de nuværende Navigationskoler opretholdes. — Mindretallet anbefaler, at den nuværende Sætteskipperprøve bibeholdes og giver Adgang til at føre Skib af indtil 80 Tons Netto over hele Østersøen og til Linien Lindsnæs—Texel; at den nuværende almindelige Styrmandseksamen bibeholdes med de Rettigheder, der er knyttet til den, og efter Sejlads som Styrmand giver Ret til at føre Skib i uindskrænket Fart, samt at Prøven i Maskinlære ved denne bibeholdes som tvungent Fag, dog saaledes, at Eleven, hvis han ikke bestaar i dette Fag, kun skal tage Eksamen om i dette alene; endelig at Staten opretter og betaler en Afdeling ved alle Navigationskolerne for en videregaende frivillig Uddannelse.

Desværre synes Repræsentationens Indstilling ikke at have foranlediget noget Forsøg fra Regeringens Side paa omsider at tilvejebringe en Løsning af denne Sag.

Den Revision af Søneringsloven, som Repræsentationen oprindelig har tænkt sig foretaget i Forbindelse med Reformen af Navigationsundervisningen eller som en Følge af denne, er saaledes ikke heller paa-begyndt. Repræsentationen maa i denne Forbindelse særlig beklage, at den af den anbefalede og meget tiltrængte Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart ikke er søgt gennemført og har derfor fundet Anledning til under en anden Sags Behandling overfor Ministeriet paa ny at paapege Betydningen af dette Spørgsmaals Løsning. (Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 21. Juni 1910.

Indførelse af traadløs Telegraf paa Sejlskibe. Fra London meddeles det, at den engelske seksmastede Skonnert »Everett G. Griggs«, der er bygget af Jern i Belfast i Aaret 1883, og som maaler 2,577 Brutto Reg.-Tons er blevet forsynet med Apparater til traadløs Telegrafering. Dette bekendte Skib, skriver »Shipp. Gaz.«, ejes nu af sin ny Fører, der saavidt vides har købt det for \$ 27,000. Skonnerten, som er paa Rejse fra Chemainus til Delagoa Bay, kan rimeligvis rapportere sig selv til den ny traadløse Station i Durban. Den Tanke, at Sejlskibe kunde gøre Brug af traadløs Telegraf, er ikke ny, men i Skibe med Raasejl bestod Vanskeligheden deri, at Sejlene rimeligvis vilde blive uklare af Installationerne. »Everett G. Griggs«, der er rigget som Barkentine, har dog ikke denne Vanskelighed at overvinde, da den paa de fem af sine Master fører »fore and aft« Sejl, saaledes at det bliver en forholdsvis let Sag at anbringe de fornødne Apparater, uden at man behøver at frygte for, at Afsendelsen eller Modtagelsen af Telegrammer vil blive forstyrret af dens Sejl.

Endnu er der ikke mange Sejlskibe, som har anskaffet traadløs Telegraf. For nogen Tid siden berettede dog et Nova Scotia Blad, at de amerikanske Skonnerter »Pendleton Sisters« og »Dorothy B. Barrett« var blevet forsynet med traadløs Telegraf. Paa »Pendleton Sisters« var Apparaterne opsat i en Højde af 135 Fod. De blev anbragt af Skibets 2den Styrmand, som tillige fungerede som Telegrafist. »Pendleton Sisters« har udsendt Telegrammer til en Afstand af 250 Sm. og har modtaget Meddelelser fra meget større Afstande.

I Følge Meddelelser til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har Konsulatet i Dunkerque indberettet følgende:

»Da det synes, at de i Aar noget hyppige Strejker her i Dunkerque har afskrækket Rederne fra at slutte Baade hertil, tillader Konsulatet sig tjenstligt at meddele det høje Ministerium, at Arbejdsforholdene nu i enhver Henseende er normale; og der foreligger ingen Stridspunkt, som kan tænkes at føre til Strejke i en overskuelig Fremtid.«

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 42/1910, afsagt den 11. Juni 1910. Overretssagfører Mich. Carlsen, Aktor, mod Tiltalte, Skibsfører A. N. C.

Paa Rejse fra Frederiksstad til Newcastle strandede Dampskib »Cambodia«, tilhørende A/S. Det østasiatiske Kompagni, den 16. Februar 1910 kort efter Midnat ved den norske Kyst paa Huselandsgrunden udfor Fevig. Skibet blev Vrag, og en Del af Besætningen, 16 Mand, druknede.

Under denne Sag er Skibets Fører i den Anledning sat under Tiltale i Henhold til Sølovens § 293.

De nærmere Omstændigheder ved Ulykken er følgende:

»Cambodia«, der maaler 2,330 Netto Reg.-Tons, er bygget i 1895 og klassificert i Kl. 100 A I. Tirsdag den 15. Februar om Morgenen gik Skibet fra Frederiksstad med en Ladning Cement, Træ og Stykgods, bestemt til Sydafrika via Newcastle. Kl. c. 10.45 Fm. passeredes Færder i 1 Sm. Afstand, og Kursen sættes nu retvisende S. 49° V., en Kurs, der viste c. 6 Sm. fri af den norske Kyst. Rorgængerer instrueredes om ikke at komme i Læ af Kursen. Vinden var sydøstlig frisk Kuling med ikke ringe Sø. Vejret var diset, og den norske Kyst blev ikke synlig noget Øjeblik paa Dagen. Skibet gik med fuld Fart med Undtagelse af Tiden mellem Kl. 11 og 1,

i dette Tidsrum mindskede man Farten for at lette Mandskabet Arbejdet med at surre Dækslasten, da Søen, naar Skibet gik med fuld Fart, brød over Forskibet. Skibets normale Hastighed med fuld Fart er 8 à 9 Sm., men desuagtet passerede man først Kl. 8½ om Aftenen Lyngør Fyr, som ikke ligger længere end c. 40 Sm. fra Færder. Denne Skibets ringe Fart over Grunden synes Tiltalte imidlertid ikke at have skænket nogen Opmærksomhed. Bortset fra, at man en enkelt Gang havde styret til Side for nogle Fiskefartøjer, synes man at have holdt den en Gang sætte Kurs uforandret. Ved 12 Tiden om Natten blev det Snetykning, og der gaves Taagesignaler. Mellem Kl. 12¼ og 12½ mærkedes et Par Stød i Skibet, og Roret lagdes derfor Styrbord, men Skibet lystrede ikke. Derpaa fulgte et voldsomt Stød, og Skibet stod fast paa Grunden. Maskinen stoppedes straks, men Skibets Agterende kom hurtig under Vand, og Stormasten faldt. Tiltalte, der, lige siden Lyngør passeredes, havde befundet sig paa Broen, gav Ordre til at gøre Baadene klar, men Bagbords Baaden knustes straks af Søerne, der brød ind over Skibet. Tiltalte gav da hele Besætningen Ordre til at komme op paa Broen, men kun en Del af Mandskabet fulgte Ordren. De øvrige (den Del af Mandskabet, der var beskæftiget ved Styrbords Baad, som senere blev skyllet over Bord) druknede.

Da Søen stadig blev voldsommere, maatte man forlade Broen. De tilbageværende tretten Mand krøb da over Dækslasten hen paa Bakken, hvor man opholdt sig hele Natten. Op paa Formiddagen reddedes de af Dampskib »Aktiv«.

Efter det foreliggende kan der ikke være Tvivl om, at Aarsagen til Ulykken maa søges i den Omstændighed, at baade Vind, Sø og Strøm har bidraget til at sætte Skibet ind imod Land. Det maa efter det oplyste antages for givet, at der har hersket en meget stærk Paalandsstrøm, hvad der — som det ogsaa udtales i »Norsk Løds« — er almindeligt langs den heromhandlede Kyststrækning med østlige og sydøstlige Vinde.

Tiltalte, der maa antages at have været uvidende om, at Strømmen under disse Vejrforhold plejer at sætte mod Land, har efter sin Forklaring ikke tænkt sig Muligheden af, at der kunde være saa haard en Strøm, at den kunde sætte Skibet nævneværdigt ind mod Land. Han har ment det fuldt forsvarligt — for at spare Tid — at gaa saa nær Kysten og har ikke regnet med, at Disen var saa stærk, at den kunde have nogen Virkning med Hensyn til den Afstand, i hvilken Lyngør Fyr kunde ses. Han skulde efter sit Bestik komme omtrent i Grænsen for Lyngør Fyrs Lysomraade, og den Omstændighed, at han, efter at Lyngør Fyr var kommen i Sigte, kun beholdt det i Sigte i kortere Tid, har styrket ham i Troen paa, at han virkelig var saa langt ude fra Kysten, som han ventede at være, idet han ikke tænkte paa, at den paagældende Omstændighed lige saa vel kunde have sin Grund i, at Lyset absorberedes af Dis eller Taage under Land. Han har, som omtalt, ikke set Land — end ikke dettes Konturer — siden han gik forbi Færder, og han har ikke inden Grundstødningen set andet end Lyset fra Lyngør Fyr, der kunde vejlede ham med Hensyn til hans Sted.

Det kan ikke betragtes som forsvarlig Navigering, at en Fører af et stort og kostbart Skib med en stor Besætning i Vejr, der gør Kysten usigtbar, i fuld Fart gaar saa nær en Kyst, som den heromhandlede, naar han har ganske frit Farvand paa den anden Side, og naar han som her bør regne med, at Vind og Sø sætte ind mod Land, og intet ved eller har undersøgt, der kunde fritage ham for at regne med den Mulighed, at ogsaa Strømmen sætter ind mod Land. Navnlige maa det betragtes som all andet end forsvarligt, at Tiltalte ikke, da det blev Snetykning, søgte længere ud fra Land, men fortsatte Kursen. Saa meget mindre forsvarligt bliver dette Forhold fra Tiltalles Side, som han omtrent fjorten Maaneder tidligere har paa en noget lignende Maade — ved i

Taaqe at gaa for nær Landet — bevirket en Grundstødning af et andet stort Skib, et Forhold, som paadømtes ved Rettens Dom af 28. April 1909.

Tiltalte, der er født den 18. August 1872 i Odense og ansat ved nysnævnte Dom efter Sølovens § 293 med en Statskassen tilfaldende Bøde paa 300 Kr., findes ikke at kunne undgaa Dom efter samme Lovbestemmelse. og hans Straf findes navnlig ogsaa under Hensyn til, at der saa nylig er overgaaet ham Dom for en lignende Uforsigtighed, ikke at kunne bestemmes til mindre end en Statskassen tilfaldende Bøde paa 300 Kr. Han vil derhos have at betale Sagens Omkostninger, derunder i Salær til Aktor, Overretssagfører Mich. Carlsen og Defensor, Overretssagfører A. Munch-Petersen, 50 Kr. til hver.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene i det væsentlige uforandret fra sidste Uge, og naar undtages Rusland samt lildels Tyskland, er der ikke Mangel paa prompte Laster, særlig for noget større Sejlere, saa at der nu i Mod-sætning til tidligere udbydes et ikke lille Antal prompte Laster til England, Frankrig og Tyskland uden straks at blive optaget. Det er imidlertid noget vanskeligt at komme til Forretning, idet Rederne stiller noget højere Fordringer, medens Befragterne, der har kontraheret paa Basis af lave Fragtrater, vægrer sig ved at give de fordrede Tillæg i Fragt og ikke endnu er fortlølig med, at Forholdene kræver Tillæg. Østersøen, Syd- og Vestsverig er uforandret fra sidste Indberetning, medens Norge atter har flere Is- og Trælaster, særlig er der solgt ret betydelige Islaster, men disse gaar væsentligst i Dampere til de større Havne, medens et lille Tillæg noteres og slutes for Sejlere til de mindre Havne og for mindre Partier. Den fragtledige prompte Tonnage er kun lille, saa man tør forvente, at Markedet vil bedre sig lidt.

Returfragter Vest fra er uden nogen Bedring, idet der fremdeles er nogen Knaphed paa Kullaster, medens Tørnen for Claylaster er ret lang i Cornwall, og Foderstoflaster er kun faa.

Med Hensyn til de mindre Skibe har heller ikke afvige Uge bragt nogen Forandring af væsentlig Betydning; fra Tyskland er det saaledes omløst muligt at opdrive en Kornlast for Tiden, og med andre Varer er det ikke meget bedre; af Trælaster noterer Memel til Kiel og Neustadt 20 M. pr. Std. og Königsberg til Hertugdømmerne 4 M. og til Elben 4½ M. pr. Kbm. Et enkelt Lyspunkt er der fra Hamburg, hvor Fragterne var kommet saa langt ned, som vist ikke tidligere, idet der sluttedes til saa meningsløse Rater som 2 og 2½ M. til Danmark og Sverig; det er nu atter noget bedre, og der er i denne Tid opnaaet 4 M. til Danmark. Baade Sverig og Norge er helt uforandret, ligesom Danmark ogsaa kun har meget lidt at tilbyde; Kjøbenhavn sluttede for Byg til Nykjøbing S. 9 Øre og for Hvede til Randers, Gøteborg 11 Øre, Aalborg 10½ Øre, Åhus (Sverig) 10 Øre.

Havarier og Forlis.

Gertrud Marie, Jagt af Læsø paa Rejse fra Frederikshavn til Læsø med en Ladning Kul, strandede d. 16. ds. paa Læsø Nordvestrev og sank. Besætningen blev reddet i Land af Redningsbaaden.

Magnet, Skonnert af Svendborg, kom d. 18. ds. paa Rejsen fra Råsbø til Thomsen med Træladning ind paa herværende Red i læk Tilstand; maa reparere.

Fra Sø og Land.

Kollisioner med Hvaler. Kollisioner mellem Skibe og Hvaler hører ikke til de ualmindelige Begivenheder, men de resulterer dog sjældent i Tab af Skibet. Dette er dog haudet en amerikansk Skonnert, der den 12. Maj d. A. kolliderede med en Hval paa Stillehavskysten og derefter gik til Bunds. Foranlediget heraf meddeler »Shipp. Gaz.» forskellige andre Eksempler paa Kollisioner med Hvaler.

I 1820 gik Hvalfangerskibet »Essex« taht efter en saadan Kollision, og saa sent som i 1902 modte der Hvalfangeren »Kathleen« samme Skæbne. Næste Aar kom en Hval paa tværs af Damperen »Fingal«, der var paa Rejse mellem to skotske Havne, og tørnede voldsomt imod den. Passagererne og Besætningen slap dog med Skrækken. I 1905 blev Sejlskibet »George T. Hay« saa stærkt harvareret ved en Kollision med en Hval, som øjensynlig laa og sov paa Havets Overflade, at det blev nødt til at søge Havn i Bahia for at reparere. I September 1894 blev Besætningen af den danske Skonnert »Anna« optaget af Damperen »Quernmore«, fordi Skibet var synkefærdigt efter en Kollision med en Hval. For ikke saa lang Tid siden kolliderede den tyske Liniedamper »Kaiser Wilhelm den Store« midt i Atlanterhavet med 23 Knobs Fart med en Hval af 70 Fods Længde. Den blev hængende foran Skibets Bøv i nogen Tid trods alle Anstrængelser for at komme fri, og Skibet blev tilsidst nødt til at slaa »Bak« for at blive den Byrde kvit. I 1904 havde Damperen »Mariposa« et lignende Tilfælde, da den gaende med fuld Kraft var paa Vej mellem Tahiti og San Francisco. Først troede man, at Skibet havde ramt en undersøisk Klippe, men snart blev man klar over Sammenhængen. Ikke langt fra Afrikas Vestkyst ramte Damperen »Armada Castle« under Ækvator en 50 Fod lang Hval, og førte Dyret et Stykke Vej frem foran sin Stevn.

En af de mærkeligste Kollisioner med en Hval var den gamle Cunard Damper »Seytia«s, nær ved Kysten mellem Ballycotton og Roche's Point i Juli 1875. Hvalen blev dødelig saaret ved Kollisionen. »Seytia«s Skruer viste sig at være beskadede ved Skibets Ankomst til Queenstown, saa det maatte gaa til Liverpool for Reparation. Paa Tilbagevejen fandt det den døde Hval, tog den paa Slæb og bragte den i Havn. Hvalen viste sig at være 56 Fod lang. Dens Skelet vejede tre Tons, og Kaptajnen fyldte 65 Fade med dens Spæk.

I 1891 gik Sejlskibet »Røkeby Hall« paa en solvarm Dag i det sydlige Stillehav med fem Knobs Fart. Pludselig løb en Hval af 60 Fods Længde med Hovedet imod Skibet lige paa Midten af dette.

Det haender, at en Hval vil benytte Bunden af et Skib til at gnubbe sig paa, for at befri sig for Parasitter. Da Kabeldamperen »Amber« laa for Anker i Walfisch Bay for ikke ret længe siden, undvædede man saaledes, at en 35 Fod lang Hval nok saa ugenert gnubbede sig adskillige Gange op imod Skibets Bund.

Den ovenfor nævnte amerikanske Skonnert Skæbne er, som det ses, ikke noget nyt eller enestaaende, men bekræftes af mange tidligere indhøstede Erfaringer.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

skattefrit — meget holdbart.

Anbefales særligt Kaptajner, Officerer o. lign. om Bord til Nydelse ved Maaltiderne.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Pillau 18./6. — Alexandra, Nielsen, pass. Haust- holm 19./6. hertil. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 16./6.

for Barcelona. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 19./6. til Vestnorge. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 18./6. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 19./6. til Rodosto. — Arkansas, Petersen, ank. Liverpool 14./6. — Arno, Strubberg, afg. herfra 16./6. til Dunston. — Aurora, Fischer, ank. Riga 20./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 16./6. — Beira, Lunge, ank. Monaco 13./6. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 16./6. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Palermo 17./6. hertil. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 17./6. for London. — Dagmar, Bogvad, pass. Gibraltar 13./6. hertil. — Douro, Søberg, afg. herfra 19./6. til Oporto. — Esbjerg, Struive, ank. hertil 12./6. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 15./6. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 20./6. — Garonne, Kromann, afg. Stettin 13./6. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, afg. herfra 18./6. til Libau. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 13./6. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 20./6. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 16./6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 9./6. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 19./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 15./6. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 14./6. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 18./6. — Kursk, Gommesen, afg. Sörnäs 18./6. til Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, afg. Lica 18./6. til Hull. — Loire, Caignou, pass. Brunsbüttel 14./6. for Bordeaux. — Louise, Mikkelsen, afg. Riga 18./6. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, ank. St. John 10./6. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Ouessant 15./6. for Tunis. — Morsø, afg. Bergen 18./6. hertil. — Moskovo, Jonsen, ank. Petersborg 14./6. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Petersborg 15./6. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 16./6. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunckerque 18./6. til Antwerpen. — Omsk, Harder, ank. Hull 16./6. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiania 20./6. hertil. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Kristiania 18./6. til Boston. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 18./6. for London. — Pregel, Iversen, afg. Havre 18./6. til Petersborg. — Saga, Wiberg, afg. Antwerpen 19./6. til Aarhus. — Seine, Damp, afg. Rochelle 17./6. til Havre. — Texas, Lissner, ank. hertil 5./6. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 18./6. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. Genoa 18./6. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./6. — Viking, Meyer, ank. Stettin 19./6. — Dagfin, ank. Aalborg 16./6. — Karin, ank. Manchester 19./6. — Vadsø, afg. Liverpool 18./6. til Swansea.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 16./6. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 15./6. for Stockholm. — Fanny, Eriksen, pass. Kejsers Wilhelm Kanalen 18./6. for Nantes. — Lilly, Nielsen, afg. Marseille 18./6. til Stockholm. — Alexy, Lorentzen, ank. Nantes 15./6. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 17./6. til Pasages. — Mary, Bang, ank. South Shields 16./6.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Suez 17./6. til Sabang. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 16./6. for Suez. — Siam, Cortsen, afg. Sabang 13./6. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./6. til Kjøbenhavn. — Pangaan, Knudsen, afg. Antwerpen 17./6. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Suez 5./6. til Colombo. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 11./6. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 11./6. til London. — Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Kjøbenhavn 20./6. til Rotterdam. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./6. til Havre. — St. Croix, Jensen, afg. Dominica 19./6. til Demerara.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Malaga 17./6. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 16./6. for Goole. — Nordsoen, Gram, afg. Seaham 18./6. til Sølvesborg. — Nexos, Basse, afg. Methil 18./6. til Esbjerg. — Fylla, Christensen, afg. Brahestad 14./6. til Almeria. — Hebe, Gregersen, afg. Llanelly 17./6. til Wisby. — Inger, Nielsen, ank. Trångund 17./6. — Johannes, Thøgersen, pass. Gibraltar 16./6. for Marseille. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Reykjavik 15./6. — Laura, Sehou, afg. Antwerpen 16./6. til Stettin. — Cito, Jepsen, ank. Stettin 18./6. — Napoli, Brinch, ank. Goole 14./6. — Bodil, Uldall, afg. Kalmar 16./6. til Cadix. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 14./6. til Glasson Dock. — Nerma, Schiff, ank. Middelfart 17./6. — Alfa, Lauritsen, ank. Hull 17./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 8./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 16./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 10./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Windau 16./6. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Blyth 15./6. til Kronstadt. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrinck 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Dunckerque 18./6. til London. — Michail Otehoukoff, Harboe, afg. Uleåborg 15./6. til Barry. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Hartlepool 6./6. til Alexandria. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Uleåborg 6./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 11./6. — Nawa, Dahl, ank. Aberdeen 17./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Stugsund 14./6. — Helene, Sørensen, ligger i Kjøbenhavn. — Sjølland, Dam, pass. Brunsbüttel 19./6. — Agnete, Sonnichsen, ank. Souhampton 14./6. — Hermia, Hansen, ank. Antwerpen 16./6. — Alice, Schultz, afg. Odense 17./6.

Svendsen & Christensen. N. F. Høffding, van Deurs, ank. Velten 17./6. — N. G. Petersen, Block, afg. Grangemouth 16./6.

— Ajax, Brorsen, pass. Helsingør 19./6. nordg. — E. M. Dalgas, Møller, afg. West Hartlepool 17./6. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Svendborg 13./6. — G. Koch, Jørgensen, ank. Aalborg 14./6. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Holtenau 15./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Jacobsstad 13./6. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Terneuzen 18./6. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Grangemouth 17./6. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Bordeaux 15./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. La Rochelle 18./6. — Martha, Christensen, ank. Karlsborg 17./6. — Elna, Rathje, ank. Antwerpen 14./6. — Therese, Petersen, afg. Methil 19./6. — Simone, Møller, ank. Karlsborg 19./6. — Jeanne, Løffler, afg. Brandöhamn 14./6. — Vera, Risø, ank. Howden Dock 18./6. — Daisy, Lagesen, afg. Skeletta 18./6. — Anine, Leth, afg. Onega 7./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Windau 16./6. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Rotterdam 17./6. — Paris, Tholander, ank. Råfsø 12./6. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 15./6. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 13./6. til Archangel. — Wien, Boeck Hansen, afg. Rotterdam 17./6. til Leith. — Roma, v. Thun, afg. Bathurst 9./6. til Bordeaux.

Skandia. Gullfaxe, Petersen, ank. Kotka 12./6. — Skinfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 17./6. til Råfsø. — Rimfaxe, Faber, afg. Rotterdam 17./6. til Helsingør. — Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 18./6.

Frem. Austa, Bagger, afg. Huelva 11./6. — Vera, Thing, afg. Reykjavik 14./6. — Freja, Nielsen, ank. Littlehampton 16./6.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. Leith 16./6. — Ingolf, Schiøtz, afg. Ølfjord 18./6. p. R. østover. — Mjølner, Clausen, ank. Leith 18./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Hernösand 18./6. — Russia, Poulsen, ank. Boness 6./6. — Carl Hecksher, Starck, afg. Methil 16./6. — Dania, Lindberg, ank. New York 14./6. — Normannia, Eriksen, ank. Sussex 3./6. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 4./6. — Canadia, Jespersen, afg. Wobana 16./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Dunckerque 16./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Havana 11./6. — Patria, Larsen, afg. New Port News 9./6. — Gratia, Sørensen, ank. Göteborg 13./6. — Astoria, Nergaard, afg. Rotterdam 2./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Petersborg 8./6. — Gallia, Nielsen, afg. Dunckerque 17./6. — Caledonia, Hansen, afg. Carloforte 10./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 17./6. — Kotonia, Rasmussen, afg. Cardiff 13./4.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Nort Shields 17./6. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 11./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 17./6. — Estonia, Winckler, afg. Barbados 14./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Petersborg 17./6. — Selandia, Troensegaard, ank. Riga 15./6. — Secalia, ank. Mobile 12./6. — Frumentia, Andersen, ank. St. John 10./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Llanelly 12./6.

Ocean. Philadelphia, ank. Kjøbenhavn 16./6.

Æra. Energi, Jensen, ank. Windau 17./6.

Sejlskibe.

Æra. Bien, Petersen, ank. Kolberg 15./6. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Hernösand 15./6. — Mette, Andersen, ank. Nykjøbing S. 14./6. — Mars, Stegmann, ank. Bergen 15./6. — Atlantic, Rasmussen, ank. Sundsvall 14./6. — Malfridur, Hansen, ank. Aarhus 15./6. — Yrsa, Hansen, ank. Radio Sr. Domino R. F. 16./6. — Svane, Møllmann, ank. Dysart 16./6. — Mide, Rasmussen, ank. Karlshamn 16./6. — Mathilde, Hansen, er ank. Fakse Ladeplads. — Christiane, Bager, ank. Hamburg 16./6. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 16./6. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Danzig 16./6. — Eos, Christensen, afg. Sundsvall 13./6. til Littlehampton. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlshamn 16./6. — Amalie, Andersen, ank. Hamburg 15./6. — Bonavista, pass. Wolmer 12./6. — Hebe, Gregersen, er 10./6. prajet paa 45° N. Br. 38° V. Lgd. — Ami, Christensen, ank. Norderney 17./6. — Neptun, Jensen, ank. Rønne 17./6. — Albertine, Madsen, ank. Warnemünde 17./6. — Ingolf, Olsen, ank. Kemi 16./6. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Kronstadt 17./6. — Niels, Caspersen, ank. Kjøbenhavns Red 13./6. p. R. t. Stettin. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Teignmouth 17./6. — Fuglen, Schmidt, ank. Agersø 18./6. — Skirner, Rasmussen, ank. Pool 18./6. — Mester, Petersen, ank. Danzig 18./6. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 17./6. — Acasia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 16./6. — Skandia, pass. Dungeness 16./6. vestg. — Th. Lohse, Boye, ank. Nakskov 18./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 21. Juni 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Süderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldevik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Stedvorders & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

AXEL LUND Als

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

„ Husk „

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Forstædernes
Brødfabrikker
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panterel.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Det kongl. oktr. Sæssurance Kompagni

i Kjøbenhavn.
Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.
Post-Adresse: Gammel Strand 34. Telegram-Adresse: Kongelige Sæssurance. Telefon Nr. 124.

„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. (M. A. HANNOVER).

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1909.)

Fuldmyndighedsalderens Nedsættelse. Justitsministeriet har haft Fremsættelsen af et Lovforslag om Nedsættelse af denne Alder til 21 Aar under Overvejelse, og Repræsentationen har gennem Ministeriet for Handel og Søfart udtalt sig om denne Sag. Medens man ikke nærer nogen Betænkelighed ved et saadant Lovforslag i Almindelighed, har Repræsentationen derimod meget bestemt udtalt sig for Nødvendigheden af at bibeholde de i Sønæringsloven optagne Bestemmelser om, at der til Erhvervelse af Bevis som Skibsfører, Sætteskipper, Maskinmester af 1ste Klasse og Fiskeskipper kræves Opnaelse af den nuværende Fuldmyndighedsalder, 25 Aar. Det store Ansvar for Menneskeliv og Værdier, som hviler paa dem, der beklæder disse Stillinger, forudsætter en Modenhed og Erfaring, der som Regel ikke vil være opnaaet ved 21 Aars Alderen.

Søfolks Deltagelse i Rigsdagsvalg. Et Udvalg af Repræsentanter for Dansk Navigatorforening, Dansk Styrmandsforening, Den almindelige danske Skibsførerforening, Skipperforeningen i Kjøbenhavn og Maskinmestrenes Forening lod ved de i Aarets Løb afholdte Folketingsvalg stille en Forespørgsel til de opstillede Kandidater, om de vilde tale og stemme for, at fraværende Sømænd kan faa Adgang til at udøve deres Stemmeret ved Rigsdagsvalgene. Udvalget ønskede Repræsentationens Tilslutning til denne Forespørgsel, og Repræsentationen gav dens Fremsættelse sin bedste anbefaling.

I de to sidste Rigsdagssamlinger har der foreligget et privat indbragt Forslag til Lov om Søfolks Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg. Forslaget har i indeværende Rigsdagssamling været Genstand for en første Behandling i Folketinget, hvor det blev modtaget med megen Velvilje, og der syntes efter denne at være Haab om, at de ret betydelige Vanskeligheder, der findes for, under de her i Landet gældende Valgbestemmelser, at løse dette Spørgsmaal, vil kunne overvindes. Et Folketingsudvalg har derefter behandlet Sagen, men nogen Betænkning foreligger ikke.

Af Finansministeriet er der i det forløbne Aar nedsat en Kommission til Revision af Stempel-loven. Repræsentationen har i den Anledning til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet en Erklæring om, at den nuværende Stempelov for Søfartens Vedkommende har virket uden følelige Ulemper.

I Anledning af det Lovforslag om Bygning af en Jernbanebro fra Masnedø til Falster, som af Regeringen var forelagt i Rigsdagssamlingen 1908—09, indgav Repræsentationen i Fjor et Andragende til Regering og Rigsdag. Lovforslaget gennemførtes ikke, men der bevilgedes et Beløb af 100,000 Kr. til nærmere Undersøgelser. Disse Undersøgelser har derefter fundet Sted i Sommerens Løb, og i Januar Maaned i Aar tilstillede Ministeriet for Handel og Søfart Repræsentationen en Del Aktstykker fra Ministeriet for offentlige Arbejder, indeholdende forskellige Forslag til Tilvejebringelse af den nævnte Jernbanebro. Repræsentationen henviste denne vigtige Sag til Behandling af et Udvalg, bestaaende af Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, Kaptajn A. V. Knudsen, Direktør Chr. Kronman, Kommandør B. Münter og Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal. Gennem dette Udvalg er der derefter ført en Række Forhandlinger, dels med Ministeriet for Handel og Søfart, dels med Ministeriet for offentlige Arbejder og Statsbanerne. Under disse Forhandlinger, der efter Ministeriets Ønske maatte tilendebringes i Løbet af meget kort Tid,

har Repræsentationen fastholdt det principielle Standpunkt, som den indtog i sit ovennævnte Andragende til Lovgivningsmagten, nemlig at den maa anse enten Bibeholdelsen af den nuværende Ordning af Jernbanetrassikken mellem Masnedø og Falster eller Anlægget af en Tunnel som den for Skibsfarten absolut ønskeligste Ordning. Da Repræsentationen imidlertid, som Sagen foreligger, har maattet se bort fra Muligheden for en Løsning af Spørgsmaalet i en af disse Retninger, har den afgivet en Udtalelse om de udarbejdede Forslag til Anlæg af en Bro. Blandt disse har man selvfølgelig maattet foretrække det, der gaar ud paa at bygge en Bro, hvis midterste Del ligger saa højt over Vandspejlet, at Skibene kan passere frit under Broen. Saafremt dette imidlertid, paa Grund af den meget store Bekostning, ikke er gennemførligt, har Repræsentationen af de to andre foreliggende Forslag foretrukket det, der gaar ud paa at anlægge Broen efter en østligere Linie end den i sin Tid i Regeringens Lovforslag foreslaaede. Repræsentationens Bestræbelser er derefter gaaet ud paa, at der samtidig med Broens Anlæg træffes Foranstaltninger, der saa meget som efter Omstændighederne muligt betrykker Sejlsadsen gennem Farvandet, navnlig ved at der Vest for Broen og i fornøden Afstand fra denne tilvejebringes en tilstrækkelig stor og beskyttet Ankerplads. Herom har de fortsatte Forhandlinger i det væsentlige drejet sig. Repræsentationen kunde ikke tiltræde et Forslag fra Statsbanerne om at tilvejebringe den fornødne Betyggelse ved Hjælp af Masnedø Orehoved Havne; den stillede derfor Forslag om ved Anlæg af en Læmole med Bølgebryder fra Masnedø tværs over Kalvens Flak til sammes Sydvestspids og ved Uddybning af Farvandet Øst for Molen at skabe den efter dens Mening paakrævede Ankerplads. Dette Forslag foranledigede et Modforslag fra Statsbanernes Side, gaende ud paa at tilvejebringe den omtalte Ankerplads ved Anlæg af en Mole, udgaaende fra Kalvøen imod Syd, og ved Opmudring i Læ af Dæmningen og Kalvøen, hvilken Løsning Statsbanerne — dels af Hensyn til Omkostningerne, dels for ikke at afspærre Kalvstrømmen — foretrak for den af Repræsentationen foreslaaede. Repræsentationen kunde imidlertid ikke tiltræde dette Forslag, fordi der ikke ved det vil tilvejebringes en Ankerplads af den fornødne Størrelse, og fordi den foreslaaede Mole ligger saa nær ved Broen, at der ikke bliver tilstrækkelig Manøvreplads for Skibene. Repræsentationen fastholdt derfor sit tidligere Forslag, idet den dog forklarede det derhen, at Dæmningen ikke føres længere mod Nord end til Kalvstrømmen, saaledes at denne holdes aaben. Under de fortsatte Forhandlinger fastholdt Statsbanerne deres Forslag, idet de dog var tilbøjelige til at lade Uddybningen i Læ af Kalvøen strække sig c. 200 Alen længere ind mod denne. Medens Repræsentationen efter yderligere Overvejelser erkendte Muligheden af, at man vil kunne nøjes med en noget mindre Ankerplads end hidtil forudsat, fastholdt den, at der nødvendigvis maa sikres tilstrækkelig Manøvreplads for Skibene mellem Ankerpladsen og Broen, og den foreslog derfor den af Statsbanerne projekterede Mole flyttet c. 500 Alen længere mod Vest, saaledes at den lægges paa Flakkets SV.-Hjørne ud til Grænsen af det dybe Vand og faar en Længde af c. 300 Alen og en Retning noget paa skraa af den østgaaende Strøm, samt at der foretages en passende Opmudring i Læ af Molen. I Forbindelse hermed foreslog man en Opmudring i Læ af Kalvøen og i en Udstrækning af c. 200 Alen længere hen imod Kalven end oprindeligt paalænt. Ved Gennemførelsen af denne Plan vil man efter Repræsentationens Mening skabe en beskyttet Ankerplads — for større Skibe i Læ af Molen

og for mindre Skibe i Læ af Kalven — fra hvilken der maa antages at blive tilstrækkelig Plads til at manøvrere. Skulde det i Fremtiden vise sig, at den saaledes tilvebragte Ankerplads ikke er stor nok, bør dette selvfølgelig afhjælpes.

Repræsentationen har ved Fremsættelsen af de her omtalte Forslag strakt sig saa vidt overfor det fremsatte Projekt om Anlæg af en Bro, som den kan anse det for svarligt af Hensyn til Skibsfartens Sikkerhed i dette stærkt trafikerede Gennemsejlingsfarvand, og den haaber, at der fra Regeringens og Rigsdagens Side vil blive taget fuldt Hensyn baade til dens Stilling overfor de fremkomne positive Forslag og til de Foranstaltninger, som den allerede tog til Orde for i sit oprindelige Andragende til Lovgivningsmagten.

Beretningen omtaler i Forbindelse hermed Lovforslaget af 9. Marts d. A., hvis Forløb imidlertid vil være dette Blads Læsere i saa frisk Minde, at der ikke er nogen Grund til atter her at komme ind derpaa.

Ministeriet for Handel og Søfart har anmodet om Repræsentationens Erklæring over et Andragende fra Dansk Dampskibsrederiforening angaaende Spørgsmaalet om Ophævelse af Konsulatafgifterne. I Overensstemmelse med sine tidligere Henvendelser til Regering og Rigsdag om denne Sag har Repræsentationen varmt anbefalet, at dette Andragende imødekommes, saa meget mere som der ingenlunde altid gives Skibsfarten Lejlighed til at udtale sig om Ansættelsen af Konsuler i Havnebyerne i Udlandet.

Nogle Spørgsmaal om Forstaaelsen af enkelte af Sølovens Bestemmelser har i det forløbne Aar været forelagt Repræsentationen. Et af disse drejer sig om en mellem Dansk Styrmandsforening og Dansk Dampskibsrederi-Forening opstaaet Meningsforskel med Hensyn til Forstaaelsen af Bestemmelsen i Sølovens § 96 om Godtgørelse for Overarbejde.

Den nævnte Meningsforskel er opstaaet ved, at § 3 i de af Dampskibsrederi-Foreningen fastsatte Forhyringsregler bestemmer følgende:

»Hyren i Forbindelse med Kost og Forplejning dækker for hele Besætningens Vedkommende med Undtagelse af Matroser og Fyrbødere, hvorunder Baadsmænd, Tømmermænd, Lampemænd, Letmatroser, Ungmænd, Donkeymænd, Overfyrbødere, Kullempere og Bedstemænd i Maskinen, alt Vederlag for udført Arbejde, ogsaa Overarbejde«;

og at det af Styrmandsforeningen i en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart gjordes gældende, at denne Bestemmelse ikke er forenelig med Sølovens § 96, i hvilken Henseende Foreningen paaberaabte sig en Højesteretsdom af 7. November 1904, ved hvilken der tilkendtes en Styrmand Ekstrabetaling efter § 96.

Efter Ønske af Ministeriet har man tilstillet dette en Erklæring om Sagen fra Dansk Dampskibsrederi-Forening. Det fremgaar af denne, at Foreningen har indsat Bestemmelsen i sine Forhyringsregler efter den nævnte Højesteretsdom, fordi Betaling af Overarbejdspenge til Styrmand (og som en Følge heraf ogsaa til Førere og Maskinmestre) i de fleste Rederier nødvendigvis i de nuværende daarlige Tider vilde medføre en almindelig Nedsættelse af Officerernes Hyre. Foreningen maatte dernæst betragte det som en ødelæggende Hindring for økonomisk Drift, at den, der skal regulere og kontrollere Mandskabets Overarbejde, selv skal have Betaling for Overarbejde. Foreningen vil derfor ikke kunne udelade denne Bestemmelse af sine Forhyringsregler, men den er betænkt paa, saa snart Konjunkturene tillader det, paany at oplage til Drøftelse Spørgsmaalet om en Revision af Styrmandenes Lønninger og derved søge tilvebragt en for begge Parter tilfredsstillende Ordning; at Betingelserne for Lønforhøjelser ikke er til Stede i de nuværende

overordentlig daarlige Tider, anser Foreningen for anerkendt ogsaa fra Styrmandenes Side.

Efter et af Ministeriet senere fremsat Ønske har Repræsentationen yderligere fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening indhentet en Erklæring om Sagen. Det fremgaar af denne, at der i Sejlskibe kun meget sjældent forefalder Overarbejde, og i de faa forekommende Tilfælde fyldstgøres Mandskabets Krav paa Kompensation som Regel ved ekstra Frihed eller ekstra Forplejning.

Idet Repræsentationen har tilstillet Ministeriet denne Erklæring, har den om den omtalte Bestemmelse i Rederiforeningens Forhyringsregler udtalt som sin Opfattelse, at Bestemmelsen ikke er stridende mod Sølovens § 96, fordi denne kun giver Mandskabet Ret til Godtgørelse for Overarbejde »for saa vidt ikke andet er vedtaget«, og fordi saadan anden Vedtagelse foreligger, naar Mandskabet har ladet sig paamønstre i Henhold til de omtalte Forhyringsregler.

Et af fire Medlemmer bestaaende Mindretal indenfor Repræsentationen har imidlertid til Ministeriet afgivet en særlig Indstilling, hvori det gøres gældende, at Forhyringsreglerne er stridende mod Skibsofficerernes Tarv og skadelige for den danske Skibsfart paa Grund af den stærke Misfornøjelse og Uvilje, der har været en Følge af, at disse Regler er indført, uden at der er taget Hensyn til Skibsofficererne eller disses Organisationer. Mindretallet anmoder derfor Ministeriet om, at disse Forhyringsregler maa bortfalde, og at Ministeriet i Henhold til § 2 i Vejledning for Mønstringsbestyrerne vil paalægge disse at skride ind, hvor Rederierne vil søge at gennemføre Forhyringsreglerne.

Ministeriet har derefter under 31. Juli f. A. tilskrevet Repræsentationen følgende:

»Under Dags Dato har man tilskrevet Bestyrelsen for »Dansk Styrmandsforening« saaledes:

»I et til Indenrigsministeriet stilet, derfra hertil oversendt Andragende af 30. December 1907 har den ærede Bestyrelse henledt Ministeriets Opmærksomhed paa en formentlig Forsømmelse fra Mønstringsbestyrernes Side, idet disse ikke har ment at kunne paatale Dampskibsredernes ensidige Fastsættelse af Forhyringsreglerne af 1. Januar 1905 — hvorefter den i Sølovens § 96 hjemlede Ret til Godtgørelse for Arbejde ved Losning og Lastning paa Søndage eller Hjemlandets Helligdage betages Styrmandene — eftersom bemeldte Regler i hvert enkelt Tilfælde af Forhyring tiltrædes af vedkommende forhyrede Styrmand. Bestyrelsen har derhos eventuelt anholdt om Ministeriets Bistand til Gennemførelse af en Ændring i Sølovens § 96, saaledes at Overenskomster som de paagældende skulle være uden Gyldighed.

I denne Anledning skulde man tjenstlig melde, at Ministeriet savner Hjemmel til at indføre nogen Forandring i de af »Dansk Dampskibsrederi-Forening« under 1. Januar 1905 fastsatte Forhyringsregler, men at man ved en Revision af Søloven vil have Opmærksomheden rettet paa det paagældende Forhold.«

Et andet Spørgsmaal vedrørende Bestemmelser i Søloven er rejst af Dansk Forening for international Søret, der har tilstillet Repræsentationen et Lovforslag fra Comité maritime international, som er Genstand for Behandling. I dette Lovforslags Artikel 4 gives en Regel, som stemmer med den danske Sølovs § 126, der bl. a. bestemmer, under hvilke Forhold Bæfragter af helt Skib er berettiget til at hæve Kontrakten. Det var for ovennævnte Bestyrelse gjort gældende, at § 126 kun har ringe praktisk Betydning, idet der som oftest kontraheres enten saaledes, at Bæfragteren, som ikke leverer Ladning, skal betale fuld Fragt, eller saaledes, at han skal erstatte det virkelig lidte Tab. Bestyrelsen ønskede det derfor oplyst, om der saa-

ledes eksisterer en Sædvane, der berøver § 126 praktisk Betydning.

Repræsentationen har om denne Sag udtalt, at der ikke kan siges at være dannet nogen fast Sædvane, der berøver Sølovens §§ 126 og 127 deres praktiske Betydning, men at der for Tiden i saa godt som alle Certepartier for Befragtning af større Dampskibe er stipuleret bestemte Aftaler for Ikke-Opfyldelsen af Kontrakten, hvilke Aftaler forandrer og i mange Tilfælde gaar videre end Bestemmelserne i §§ 126 og 127, idet de gaar ud paa enten Erstatning for »bevislige Skader« eller Godtgørelser for saadanne, dog ikke ud over det kalkulerede Fragtbeløb. I Tider med daarlige Fragter vil Betaling af halv Fragt, som § 126 fastsætter for at hæve Kontrakten, oftest være en billig Maade for Befragteren til at undgaa Opfyldelsen af sine Forpligtelser. I Certepartier for Smaaskibe i kortere Farter benyttes som Regel endnu Sølovens Bestemmelser.

Fremdeles har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart udtalt sig om et Andragende, hvori Dansk Styrmandsforening besværer sig over en formentlig ulovlig Fremgangsmaade ved Paamønstring af Styrmand paa Skibe tilhørende et Rederi her i Byen, idet dette i et Cirkulære til sine Skibsførere havde anmodet disse om ved Paa- eller Ommønstringer at lade indføre i Mønstringsrullen, at Dæks- og Maskinofficerer er forpligtet til paa Forlangende, saavel i Ind- som Udlandet, at skifte om Bord i andet til Rederiet hørende Skib. Repræsentationen har i sin Erklæring betegnet denne Ordning som værende i Princippet i Overensstemmelse med den, der er almindelig i større Dampskibsselskaber. Men den er da baseret paa frivillig Overenskomst i hvert enkelt Tilfælde, og saadanne frivillige Overenskomster finder Repræsentationen ikke stridende mod Lovgivningen. Naar det derimod, som i det ovennævnte Cirkulære, opstilles som Betingelse for Paamønstring i Almindelighed, at vedkommende Dæks- og Maskinofficerer skal forpligte sig paa denne Maade, saa gaar man efter Repræsentationens Mening i betænkelig Grad udenfor Sølovens Forudsætning om, at Forhyring finder Sted til et bestemt Skib.

Ministeriet har derefter meddelt Mønstringsbestyrerne, at for saa vidt der paa Skibsbemandingslisterne optages Bestemmelser, efter hvilke den forhyrede er forpligtet til paa Forlangende at skifte om Bord i andet af et Rederis Skibe end det, til hvilket han er paamønstring, kan disse Bestemmelser vel have civilretlig Gyldighed, hvorimod deres Ikke-Overholdelse for den forhyredes Vedkommende ikke vil kunne medføre det særlige i Søloven hjemlede Ansvar.

Det i tidligere Aar ofte drøftede Spørgsmaal om en Revision af Søloven har i det forløbne Aar paany foreligget for Repræsentationen, idet den har afgivet Erklæring til Ministeriet for Handel og Søfart over et Andragende fra Nordisk Skibsrederforening om Nedsættelse af en skandinavisk Kommission til Udarbejdelse af saa vidt muligt ensartede Ændringer i de nu gældende fælles Sølove.

Repræsentationen har ligesom tidligere meget varmt anbefalet, at der skrives til en Revision.

Lov om midlertidig Lastelinie. Afsnittet om Lastelinie-loven hører utvivlsomt til Beretningens mest interessante; det gengives derfor her uden nævneværdig Forkortelse.

Det var allerede i 1908 Genstand for Indenrigsministeriets Overvejelse at udarbejde et Lovudkast om Statskontrol med Skibes Sødygtighed, bl. a. indeholdende Regler om Lastelinie, en Opgave, der naturligt overgik til det i Efteraaret 1908 oprettede Ministerium for Handel og Søfart. Dette nedsatte d. 27. Januar 1909 en Kom-

mission med den Opgave at udarbejde et Lovudkast om Lastelinie.

Det Lovforslag, der forelagdes paa Grundlag af Kommissionens Arbejde, indeholdt en Bestemmelse, hvorved Sejlskibe af under 80 Tons undtages fra Loven; denne Bestemmelse udgik under Behandlingen i Rigsdagen. Iøvrigt gennemførtes Forslaget uforandret og udkom under 14. Maj 1909 som midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie. Dennes Hovedbestemmelser gaar ud paa, at ethvert søgaaende dansk Skib skal, for saa vidt det farer paa fremmed Havn, inden 1. Oktober 1909 være forsynet med Lasteliniemærke efter de nærmere Regler, som fastsættes ved kgl. Anordning. Lasteliniemærket angiver det største Dybgaaende, hvortil Skibet maa lastes. For hvert Skib udfærdiges der af Ministeriet et Fribordsbrev. Tilsynet med de foreskrevne Reglers Overholdelse udøves af Toldvæsenet. Er et Skib lastet i Strid med disse, skal det anses som usikkert og kan stoppes af vedkommende Myndigheder. Ministeriet kan under særlige Omstændigheder tilstaa Afvigelser fra visse af Lovens Bestemmelser.

I det følgende gives en Oversigt over de administrative Foranstaltninger til Gennemførelse af Lovens Bestemmelser, der er foretaget af Ministeriet, og som foreligger for Offentligheden.

Ved en »Meddelelse til danske Rederier« af 23. Juli f. A. har Ministeriet givet Oplysninger om de Aktstykker, der vil være at indsende af Rederierne, for at deres Skibe kan blive forsynet med Lasteliniemærke og Fribordsbrev, om Betalingen for Udfyldelsen af de herhen hørende Skemaer og om, at »Board of Trade«s Certifikat kan træde i Stedet for de fastsatte Oplysningsskemaer. — Af en af Repræsentationen under 13. September f. A. offentliggjort Meddelelse fra Ministeriet fremgaar det, at dette ved »Board of Trade«s Lasteliniecertifikat, forstaar ogsaa Certifikater, som er udstedt af Klassifikationsselskaber, der i saa Henseende er anerkendt af »Board of Trade«. Under 29. November f. A. har Repræsentationen endelig offentliggjort en Meddelelse fra Ministeriet om, at »Board of Trade« har anerkendt de af Klassifikationsselskabet »Germanischer Lloyd« udstedte Fribordsbreve som gyldige for alle Nationers Skibe, indtil vedkommende Nation har udstedt egne Fribordsregler, der af »Board of Trade« anerkendes som lige saa effektive som de engelske.

Med Hensyn til Lovens Udførelse i Praksis skal endnu bemærkes, at Repræsentationen til Ministeriet har afgivet Erklæring over et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe om at opnaa Dispensation fra Loven for alle Skibe, som ikke farer paa England. Repræsentationen har anbefalet at give saadan Dispensation til baade Sejl- og Dampskibe. Fremdeles har Repræsentationen til Ministeriet fremsendt et Andragende fra Sejlskibsrederi-Foreningen om at opnaa Dispensation fra Loven i alle Tilfælde, hvor Skibet ikke anløber britiske Havne eller andre Havne, hvor der gælder Lasteliniebestemmelser, og saaledes, at Dispensationen tildeles den enkelte Reder for alle hans Skibe og vedvarer, saa længe den midlertidige Lov er i Kraft. Ogsaa dette Andragende har Repræsentationen givet sin Anbefaling. Der foreligger fra Ministeriet et Svar paa førstnævnte Andragende, i hvilket Svar Ministeriet henholder sig til en fra et Udvalg indenfor Lasteliniekommissionen indhentet Erklæring, der gaar ud paa, at Udvalget ikke kan anbefale, at Ministeriets Dispensationsret benyttes til i al Almindelighed og uden nogen Undersøgelse af hvert enkelt Tilfælde at fritage alle Sejlskibe, der ikke farer paa britisk Havn, for at overholde Lovens Bestemmelser. Udvalget anser en saadan Udstrækning af Dispensationsmyndigheden for stridende mod Forudsætningerne for Lovens Givelse og de under Rigsdagsforhandlingerne fremsatte Betragtninger, hvorhos den synes at maatte hvile paa den urigtige Forudsætning, at der i et længere Tidsrum ikke kan ventes i andre Lande at

blive indført obligatoriske Bestemmelser om Lastelinie-mærker for alle Skibe, der anløber vedkommende Landes Havne. Og endelig vilde Følgen af en saadan Dispensation let blive, at der i Lande, hvor der i Øjeblikket haves Lastelinie-regler alene for Landets egne Skibe, blev truffet Foranstaltninger, hvorved danske Skibe, ene af alle fremmede, behandlede i Lighed med Landets egne. Udvalget anbefaler derimod, at der efter derom i hvert enkelt Tilfælde indgivet Andragende — under fornøden Hensyntagen til samtlige foreliggende Omstændigheder (Skibets Styrke, Rejsens Længde og Maal o. s. v.) — i saa vidt Omfang som mulig meddeles Dispensation for alle søgaaende danske Sejl- og Dampskibe, der farer paa Lande, i hvilke der ikke gælder obligatoriske Lastelinie-regler; selv i saadanne Tilfælde mener Udvalget dog, at Dispensationen kun bør meddeles »indtil videre« og da stedse alene for den Tid, Skibet gaar i den paagældende Fart.

Endelig har Repræsentationen afgivet Erklæring til Ministeriet over et Udkast til kgl. Anordning i Henhold til den midlertidige Lov og har givet dette Udkast sin Tilslutning. Under 28. September f. A. udkom derefter Anordningen, der fastsætter Regler for Lovens Gennemførelse. I Følge Anordningens § 2 fastsættes de nærmere Regler for Anbringelsen og Udseendet af Lastelinie-mærkerne af Ministeren, og dette er sket i Ministeriets Bekendtgørelse af 30. September »om Anbringelse af Lastelinie-mærker paa Skibe samt om de Regler og Tabeller, der ville være at lægge til Grund ved Beregningen af Skibets Fribord«. Den kgl. Anordning er offentliggjort i Lovtidende af 29. Oktober, Bekendtgørelsen i Lovtidende af 23. November. Repræsentationen er ikke gjort bekendt med disse Aktstykker, og de er, saa vidt den bekendt, ikke bragt til Skibsfartens Kundskab uden gennem den nævnte Offentliggørelse i Lovtidende henholdsvis c. 1 og c. 2 Maaneder efter Lovens Ikrafttræden. At de fornødne Foranstaltninger fra Skibsredernes Side til Lovens Overholdelse saaledes ikke har kunnet træffes rettidig, er en Selvfølge.

Efter at den midlertidige Lov nu har været i Kraft i et halvt Aar, og da der formentlig ikke er nogen Udsigt til dens Afløsning af den endelige Lov i en nær Fremtid, har Repræsentationen besluttet at gøre et Forsøg paa at hidføre saadanne Ændringer i den midlertidige Lov, at de værste af de Ulemper, den medfører for vor Skibsfart, kan blive afhjulpet. Repræsentationen har derfor under 22. Februar d. A. rettet et indtrængende Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart om i indeværende Rigsdagssamling at forelægge et Forslag til Lov om Ændringer i den midlertidige Lov, gaaende ud paa:

at Lovens Bestemmelser kun gælder for danske Skibe, for saa vidt de farer paa Lande, der haandhæver Regler om obligatorisk Lastelinie for fremmede, herunder danske Skibe; og

at der for Skibe, hjemmehørende i saadanne Lande, kræves, naar de anløber vore Havne, at de har et Lastelinie-mærke, som tilfredsstiller vor Lovs Fordringer.

I Tilslutning hertil har Repræsentationen henstillet, at der bliver givet den Lejlighed og tilstrækkelig Tid til at gennemgaa det endelige Forslag til Lov om Lastelinie, forinden dette forelægges Rigsdagen.

Den midlertidige Lov om Lastelinie er gennemført uden Medvirkning fra Repræsentationens Side, idet Forslaget til den — i Strid med den Praksis, der hidtil har været fulgt fra Indenrigsministeriets Side — af Ministeriet for Handel og Søfart er forelagt Rigsdagen, uden at Repræsentationen forinden har haft Lejlighed til at udtale sig om det. Henset til, at Loven kun har været i Kraft i saa kort Tid, skal Repræsentationen først senere, naar

man bedre kan overse dens Virkninger for vor Skibsfart, gøre den til Genstand for nærmere Omtale.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 24. Juni 1910.

En Bugsering paa 10,000 Sømil blev forrige Aar udført af Slæbedampere tilhørende Firmaet L. Smit & Co. i Rotterdam. Dette Selskabs Slæbedampere afgik for c. et Aarstid siden med en 7,000 Tons Flydedok fra Wallsend-on-Tyne til Callao og har nu, i Følge »Hamb. Corr.«, afleveret den i god Behold paa sit Bestemmelsessted i Peru.

Efter at Bugserflotillen havde forladt Kanalen, satte den Kurs efter de Capverdiske Øer, hvor Slæbedamperne indtog Bunkerkul, og hvorfra man styrede efter den brasilianske Kyst. Efter at have passeret Rio Janeiro styrede man til La Plata, hvorfra Flotillen efter et længere Ophold gik videre Syd paa. Efter at have passeret Magellansstrædet anløb man i Begyndelsen af Marts Maaned Coronel og gik derfra med Kurs N. til V. videre til Callao, hvor Flydedokken i Følge Attest fra Callao Dock Company er blevet afleveret i hel og god Tilstand.

Forbudt Ankerplads ved Sevastopol. Da Telegrafkablerne i Bugten ved Sevastopol Gang efter Gang er blevet beskadiget af Skibe, som ankre op, er det blevet paabudt, at Skibe, som undtagelsesvis løber ind mellem Solnedgang og Solopgang, fordi de ikke kan holde Søen, i det Tilfælde, at Vagtskibet ligger i Retningslinien Telegrafmærkerne (Telegraphenbaken), maa passere dette Skib og ankre op Øst for det indre Kabel, som ligger mellem det tidligere Nachimow-Batteri paa Nordkysten og Batteri Nr. 8 paa Sydkysten.

(»Hamb. Corr.«)

National Salvage Association. I London skal der være dannet et Selskab med en Kapital af 1,500,000 Mk. under Navn af National Salvage Association. Selskabet har til Hensigt at optage fire, før Aabningen af Suezkanalen, ved Kap Det gode Haab sunkne indiske Skibe. De fire Vrag skal tilsammen have Værdier om Bord, der beløber sig til 52 Millioner Mark, medens man anslaaer Bjergningsomkostningerne til c. 800,000 Mk.

(»Hansa«.)

Sunket Flydedok. I Manilla er den 24. Maj en meget stor Flydedok »Dewey« sunket i 70 Fod Vand. Transporten af denne Dok fra Baltimore til Manilla vakte i sin Tid Opsigt, den varede nemlig fra Juli 1905 til Juli 1906 og forløb uden noget Uheld.

Tanken om en fast Færgeforbindelse mellem Calais og Dover skal, i Følge Pariserblade, nu have Udsigt til at blive realiseret.

Kielerkanalen. Generalkonsulatet i Hamburg telegraferer til Udenrigsministeriet d. 19. ds.: Kielerkanalen er atter passabel for alle Skibe.

Kollision. London, 20. Juni. (Ritz. Bur.) Til Lloyds telegraferes fra Holyhead: Dampskibet »La Ro-

chelle« af Bayonne kolliderede i Aftes i tæt Taage udfor Holyhead med den irske Damper »Yews«. »La Rochelle« gik straks til Bunds, og ti Mand, deriblandt Kaptajnen, druknede, medens ni reddedes. »Yews« blev stærkt beskadiget.

Adresse Kommission. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Konsul i Archangelsk indberettet, at Eksportører paa nævnte Plads har besluttet ikke længere, som i Fjor, at medtage »bridge house« i Beregningen over den Tonnage, efter hvilken Adresse-Kommissionen, 55 Kopek pr. Ton, vil blive afkrævet.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 22. Juni. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten dømte i Dag Fyns Andels-Foderstofforretning i Svendborg til at betale Dampskibet »Haack«s Reder, August Bolten i Hamburg, 9,500 Kr. samt i Omkostninger 200 Kr. i Anledning af, at de Indstævnte havde tilbageholdt Fragt af en Ladning Bomuldsfrøkager fra Amerika.

Ekspllosion paa en Damper. Jenotajewsk, 22. Juni. (Ritz. Bur.) Om Bord paa Damperen »Russj« eksploderede i Gaar et Dampværk, hvorved en Fyrbøder blev dræbt. Blandt Passagererne opstod der Panik. Da de vilde bemægtige sig en Redningsbaad, faldt Baaden i Vandet. Flere Personer druknede. Man har hidtil fundet seks Lig.

Fragtmarkedet.

Der har kun fundet faa og smaa Forandringer Sted siden vor forrige Beretning. De store Markeder viser kun ringe Aktivitet, og der er for Østens Vedkommende yderligere Nedgang i Raterne for prompt og Juli Lastning, hvorimod La Plata igen ligger en Kende bedre paa Basis af 9/6 à 10/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. Juli for 4,000-5,000 Tons Baade. Begæret efter Tonnage er dog vedblivende smaat. Fra Sortehavet og Azow har der været fragtet efter omtrent lignende Skala og paa lignende Basis som de sidste Uger, men Undertonen synes at være god for senere Lastning paa Grund af gode Høstudsigter. For prompt Lastning betalles bl. a. 6/6 Sulina/Rotterdam (5,100 T.), 7/9 N. C. fra Kherson (16,000 Qrs.), 8/9 N. C. fra Azow (3,000 T.), alt pr. prompt, hvorimod Donauen sluttede nogle 4,000-5,000 Tons Baade pr. 20. Juli-10. August til 9/ à 9/6 L. H. A. R. 9/6 à 10/3 Hamburg, idet de seneste Positioner betingede de bedste Rater. Middelhavet har fragtet jævnt til uforandrede Rater. Fra Nordamerika sluttes der ikke meget. Træfragterne fra Golfen er en Kende bedre, og der betalles sidst 68/9 til Cardiff, 71/3 Bristol og Cardiff (to Lossehavne), 108/9 à 110/ til River Plate. For Petroleum i Kasser fra Filadelfia til to japanske Havne akcepterede en stor Damper saa lavt som 15½ Cents pr. August-September. Østersømarkedet ligger fremdeles fast, og der er ingen Mangel paa Laster. Rederens bestemte Holdning har i flere Tilfælde resulteret i Gennemførelsen af højere Rater og bedre Betingelser. Saaledes sluttedes en Række danske Dampere til gode Lumpsumfragter, og adskillige Spekulanter lider sikkert Tab baade paa disse og andre Forretninger. Fra St. Petersborg eller Sydfinland betalles 25/ à 26/ for Kortprops til Kulhavn paa Englands Østkyst og fra Narva Lumpsum Basis Frs. 36-37 pr. Favn Propkapacitet. Riga betalte Frs. 26-28 D/B. Kapacitet til Ghent, Frs.

30-31 D/B. til Rouen, Hfl. 11½ Rotterdam. Fra Windau betalles bl. a. Frs. 29 D/B. 1/10 Boards til Ghent (800 Stds.) og Frs. 32 D/B. til Calais (750 Stds.), medens Libau er flov og livløs. Kulfragterne ind til Østersøen lader stadig meget tilbage at ønske, da de næsten alle kun giver Underskud. I andre Retninger er der heller ingen videre Forandringer at konstatere. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 3/ à 3/3 Kronstadt, 3/3 à 3/6 Königsberg (2,000-2,400), 3/6 Kjøbenhavn (2,000 fra Dunston), 3/4½ Swinemünde, 5/ Lissabon (2,900), 6/3 Oporto (900), 6/6 Genua eller Savona. Fra Forthet betalles 3/6 St. Petersborg (1,900), 3/9 à 3/10½ Kiel (1,500-2,000), 3/10½ Königsberg (1,500), 4/4½ Masned Sund eller Kalundborg (750-850), 4/1½ Stockholm (2,000). Blandt Befragtingerne fra Cardiff nævner vi 4/4½ à 4/6 Kronstadt, 4/9 Libau (2,300), 5/3 Lissabon (1,500), 6/10½ Barcelona. 6/3 à 6/4½ Genua, 6/9 à 6/10½ Venedig, 6/3 Piræus, 5/9 à 6/ Port Said, 10/9 à 11/ Colombo, 7/ Las Palmas eller Madeira, 15/ Montevideo, 15/6 à 16/ River Plate.

Havarier og Forlis.

Limfjorden, Dampmuddermaskine af Aalborg, er d. 20. ds. under en Storm drevet ind paa Havnemolen i Søby og sunket. Mandskabet blev reddet. Sviters assisterer med Bjergningen.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsum.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Pillau 18./6. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 20./6. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 21./6. til Barcelona. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 22./6. nordpaa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 18./6. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 22./6. — Arkansas, Petersen, ank. Garston 20./6. — Arno, Strubberg, afg. Newcastle 22./6. til Genoa. — Aurora, Fischer, ank. Riga 20./6. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 16./6. — Beira, Lunge, afg. Marseille 22./6. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 16./6. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 22./6. hertil. — Christian IX, Holm, ank. London 19./6. — Dagmar, Bøgvad, pass. Dartmouth 20./6. hertil. — Douro, Søberg, pass. Brunshüttel 20./6. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, dokker. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 20./6. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 22./6. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 20./6. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 23./6. — Hengest, Munck, afg. herfra 21./6. til Riga. — Hjelms, Petersborg, afg. herfra 21./6. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, dokker. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 19./6. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 15./6. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 21./6. til Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 18./6. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 21./6. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 22./6. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./6. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 21./6. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. St. John 20./6. til Browhead. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Gibraltar 20./6. for Tunis. — Morsø, ank. hertil 21./6. — Moskø, Jonsen, afg. Petersborg 21./6. til Dunkerque. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Petersborg 15./6. herfra. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 16./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Antwerpen 19./6. — Omsk, Harder, pass. Hanstholm 22./6. hertil. — Osear II, Hempel, ank. hertil 21./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 13./6. til Boston. — Perm, Christensen, ank. London 20./6. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 21./6. for Petersborg. — Saga, Wiberg, ank. Aarhus 22./6. — Seine, Damp, ank. Dunkerque 22./6. — Texas, Muhldorff, dokker. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 22./6. — Thiber, Beeh, afg. Genoa 22./6. til Leehorn. — Tyr, Thaning, afg. herfra 21./6. til Windau. — United States, Gotsche, afg. herfra 22./6. til Kristiania. — Viking, Nellesmann, ank. Stettin 19./6. — Vendsyssel, afg. herfra 21./6. til Libau. — Dagfin, ank.

Stettin 23./6. — Karin, afg. Manchester 22./6. til Liverpool. — Vadsø, afg. Swansen 21./6. hertil.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 15./6. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 16./6. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 10./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 21./6. — Russ, Petersen, ank. Kronstadt 22./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 18./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Uleåborg 15./6. til Barry. — General Kohnsul Pøllisen, Christensen, ank. Alexandria 22./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Uleåborg 18./6. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 11./6. — Newa, Dahl, ank. Aberdeen 18./6.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Goole 19./6. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 21./6. for Sølvesborg. — Nexos, Basse, ank. Esbjerg 20./6. — Ellen, Hansen, ank. London 19./6. — Fylla, Christensen, pass. Emden 21./6. til Almeria. — Gerda, Iversen, ank. Malaga 18./6. — Johanne, Thøgersen, ank. Marseille 20./6. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Havnefjord 19./6. — Laura, Schou, pass. Helsingør 20./6. for Stettin. — Cito, Jepsen, ank. Stettin 18./6. — Napoli, Brinch, pass. Hanstholm 21./6. for Kongssdal. — Dagmar, Mathiasen, ank. Glasson Dock 20./6. — Nerma, Mikkelsen, afg. Middelfart 21./6. til Danzig. — Inger, Nielsen, afg. Trångsund 21./6. til Brest.

Det østasiatiske Kompagni. Siam, Cortsen, afg. Sabang 13./6. til Hongkong. — Tranquebat, van Deurs, afg. Port Said 22./6. til Kjøbenhavn. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./6. til Kjøbenhavn. — Indien, Berg, pass. Perim 22./6. for Hongkong. — Samui, Licht, afg. Colombo 20./6. til Soesoe. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 11./6. — Bintang, Juel Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Chumpon, Hansen Raun, afg. Port Said 11./6. til London. — Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 17./6. til Port Said.

Vestindisk Afd. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./6. til Havre. — St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 23./6. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6. til Demerara.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Libau 16./6. — Hamlet, Jørgensen, ank. Neufahrwasser 16./6. — Helge, Pii, ank. London 19./6. — Rolf, Reese, ank. Hull 20./6. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Middlesbro 18./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Windau 16./6. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Hamburg 20./6. — Paris, Tholander, afg. Råfsø 18./6. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Rotterdam 15./6. til Kronstadt.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne 13./6. til Archangel. — Wien, Boeck Hansen, ank. Leith 20./6. — Roma, v. Thun, afg. Bathurst 9./6. for Bordeaux.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Härnöstrand 18./6. — Russia, Poulsen, afg. Burnisland 20./6. — Carl Hecksher, Starek, afg. Kjøbenhavn 20./6. — Dania, Lindberg, ank. Filadelfia 19./6. — Normannia, Eriksen, afg. New Brunswick 19./6. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 22./6. — Canada, Jespersen, afg. Wobana 16./6. — Livonia, Jørgensen, afg. Petersborg 16./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Havana 21./6. — Patria, Larsen, afg. New Port News 9./6. — Gratia, Sørensen, afg. Göteborg 18./6. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 19./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Dunkerque 21./6. — Gallia, Nielsen, ank. Methil 19./6. — Caledonia, Hansen, afg. Carloforte 10./6. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 17./6. — Kotonia, Rasmussen, afg. Cardiff 13./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Grimshy 18./6. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 11./6. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 17./6. — Estonia, Wincker, afg. Barbados 14./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Petersborg 17./6. — Selandia, Troensegaard, ank. Riga 15./6. — Seecalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. St. John 20./6. — Bosnia, Skovgaard, ank. Cardiff 19./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Kjøbenhavn 16./6.

Torm. Sara, Jensen, pass. Dragør 21./6. for Rouen. — Helene, Sørensen, ligger i Kjøbenhavn. — Sjælland, Dam, ank. Hull 21./6. — Agnete, Sornichsen, afg. Southampton 21./6. — Hermia, Hansen, ank. Wear 22./6. — Alice, Schultz, ank. Wear 20./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Hamburg 22./6. — Vera, Thing, afg. Grangemouth 22./6. — Freja, Nielsen, ank. Boston 22./6.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank. Aarhus 21./6. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Blyth 20./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Svendborg 20./6. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Velzen 22./6. — N. G. Petersen, Block, ank. Kiel 21./6. — Ajax, Brorsen, pass. Helsingør 19./6. nordg. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 21./6. syd. — Peter Willemons, Albertsen, afg. Svendborg 21./6. — G. Koek, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 22./6. svdg. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Holtenau 22./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rouen 21./6. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Hull 22./6. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Dunston 20./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. La Rochelle 18./6. — Martha, Christensen, ank. Karlsborg 17./6. — Elna, Rathje, ank. Antwerpen 14./6. — Therese, Petersen, afg. Blyth 22./6. — Simone, Møller, ank. Karlsborg 19./6. — Jeanne, Løffer, ank. Antwerpen 20./6. — Vera, Risø, ank. Howden Dock 18./6. — Daisy, Lagesen, afg. Skeletteå 18./6. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 21./6.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 16./6. — Nelly, Clausen, pass. Portland 21./6. for Stockholm. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 22./6. for Nantes. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 22./6. for Stockholm. — Alexy, Lorentzen, ank. Nantes 15./6. — Dagny, Sørensen, ank. Pasages 20./6. — Mary, Bang, ank. Tynen 16./6.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Seydisfjord 19./6. — Mjølner, Clausen, ank. Thorshavn 21./6. — Sterling, Nielsen, afg. Thorshavn 22./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. Esbjerg 17./6. — Ætina, Pedersen, ank. Hull 19./6.

Fana-Nordby. Thora, Thomsen, ank. Bahia 11./6.

Fana-Senderho. Elisabetha, Fischer, afg. Liverpool 16./6. til Gibraltar.

Rønne. John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 12./6. — Sigurd, Kofod, ank. Karrebæksmünde 13./6. — Gudmund, Petersen, ank. Vestervik 13./6. — Leif, Nielson, ank. Oscarshavn 11./6. — Næstved, Clausen, ank. Kjøbenhavn 17./6. — Hermod, Grønval, ank. Kjøbenhavn 17./6.

Svendborg. Lindhardt, Madsen, ank. Kirkwall 18./6. — Ariel, Ravnemoose, ank. Petersborg 17./6. — Marie, Skov, ank. Kronstadt 18./6. — Venus, Andersen, ank. Jersey 17./6. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 17./6. — Union, Olsen, ank. Kings Lynn 17./6. — Niels Juel, Olsen, ank. Par 18./6. — Norden, Andreasen, ank. Newcastle 18./6. — Skjold, Larsen, ank. Kings Lynn 17./6. — Jens, Christensen, ank. Grimshy 18./6. — Delos, Andersen, ank. Höganäs 16./6. — Galathea, Jensen, ank. Tranebjerg 16./6. — Fanny, Hansen, ank. Helsingfors 16./6. — Christian, Jørgensen, ank. Burntisland 16./6. — Leif, Andersen, ank. Hamburg 15./6. — Aktiv, Mouritzen, ank. Dartmouth 17./6. — Lyø, Jensen, ank. Malmö 16./6. — Guldberg, Ruelakke, ank. Welleruys 16./6. — Alfred, Petersen, ank. Helsingfors 15./6. — Severine, Jensen, ank. Travemünde 15./6. — Dagny, Rasmussen, ank. Gefle 15./6. — Frejr, Brandt, ank. Åhus 16./6. — Ludvig, Larsen, ank. Frubrikshavn 16./6. — Erhardt, Larsen, ank. Paimpool 18./6. — Standard, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 18./6. — Britannia, ank. Aarhus 19./6. — Jason, Hansen, ank. Par 18./6. — Catrine, Hansen, ank. Stettin 19./6. — Belona, Nielsen, ank. Klintebjerg 19./6. — Rossing, Larsen, ank. Norrköping 20./6. — Psyche, Olsen, ank. Assens 20./6. — Vesta, Poulsen, ank. Boness 20./6. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Petersborg 18./6. — Confidence, Michaelsen, ank. Lovisa 19./6. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Riga 19./6. — Fortuna, Jørgensen, ank. Portmadoc 21./6. — Fulvia, Petersen, ank. Hull 20./6. — Rota, Rasmussen, ank. Allinge 20./6. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 20./6. — Marie, Andersen, ank. Havnefjord (Island) 21./6. — Ester, Petersen, ank. Sølvesborg 21./6. — R. P. Petersen, ank. Lissabon 21./6.

Æro. Maagen, Mortensen, ank. St. John N. F. 18./6. — Astræa, Svane, afg. Laguna del Carmen 18./6. til Kanalen f. O. — Argus, Jensen, ank. Seaham 19./6. — Merkur, Christensen, ank. Flensburg 19./6. — Henry, Bager, ank. Harburg 19./6. — Maria, Andersen, ank. Libau 19./6. — Zakæus, Nielsen, ank. Barhöft 19./6. — Diana, Hansen, afg. Piteå 12./6. til Pool. — Willi, Knudsen, afg. Nakskov 17./6. til Neder Cadiz. — Alfa, Madsen, ank. Hamburg 19./6. — Alf, Folmer, ank. Arnis 18./6. — Phoenix, Rasmussen, ank. Assens 19./6. — Habil, Rasmussen, ank. Hudiksvall 20./6. — Kiana, Christensen, ank. London 20./6. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Rügenwaldermünde 21./6. — Marie, Østermann, ank. Karlshamn 21./6. — Pampa, Svendsen, ank. Karlshamn 21./6. — Johanne, Stegmann, ank. Riga 21./6. — Hekla, Hermansen, ank. Dieppe 21./6. — Erindring, Nielsen, ank. Torneå 19./6. — Enighed, Jensen, ank. Grimshy 21./6. — Irene, Jørgensen, ank. Setubal 21./6. — Skandia, Fabricius, ank. Younghal 21./6. — I. Koefoed, pass. Hanstholm 21./6. n. r. t. Kolding. — Claudia, Aaberg, afg. Pasagaula 21./6. til Casablanca. — Karen, Boye, ank. Brügg 22./6. — Laura, Jensen, ank. Evrarakka 20./6. — Albertina, Kromann, ank. Peel 21./6. — Svip, Jensen, ank. Karlshamn 20./6. — Christine, Rasmussen, ank. Travemünde 22./6. — Herkules, Bøger, ank. Riga 21./6. — Argo, Clausen, afs. St. Johns 9./6. til Vallentia. — Marie, Weber, ank. Drammen 22./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 24. Juni 1910. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsføretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 1295. Forestaaende Forandring af Fyr. Portaliguen, Quiberon, Frankrig.** I 1910 forstærkes Portaliguen hvide Fyr med En-Formørkelses hver 4 Sek. Lys-lynen bliver 14 Sm. Under Forandringen slukkes Fyret, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes paa Taarnets Galleri. Det har ingen mørke Vinkler. Synsviddens: 10 Sm. 47° 29' 10" N. Br. 3° 6' 9" V. Lgd.
- 1296. Vrag afmærket. Croisic.** Damperen »Laos« er sunket 3000 m S. 5 1/2° Ø. fra Four Fyr. En grøn Spidstønde med Cylinder er udlagt Ø. for Vraget. 47° 46' 11" N. Br. 2° 37' 35" V. Lgd.
- 1297. Taagesignal forandret. Cape Spear. St. Johns Harbour. Newfoundland Ø.-Kyst.** Cape Spear Taagesignal gives nu fra et Hus c. 130 m S. t. Ø. for det gamle. Det gives nu med en Diaphone, som hver 94 Sek. giver Et-Stød, Stød 4 Sek., Pause 90 Sek. Skorstønen paa den gamle Taagesignal-Bygning er hvid og er et godt Landmærke. 47° 31' N. Br. 52° 36' V. Lgd.
- 1298. Taagesignal forandret. Fort Amherst. St. Johns Harbour. Newfoundland Ø.-Kyst.** Taagehornet paa Fort Amherst giver nu To-Stød hver 70 Sek., Stød 2 1/2 Sek., Pause 10 Sek., Stød 2 1/2 Sek., Pause 55 Sek. 47° 33' N. Br. 52° 40' V. Lgd.
- 1299. Baaker opført. Whalesback og Pig Island Ledges. Boothbay Harbor. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Paa Whalesback Ledge, ud for S.-Enden af Pig Cove Island, er opført en Baake, bestaaende af en 10 m høj, sort Stage med en liggende Tønde paa Toppen, fra Burnt Island Fyr i S. 26 1/4° V., og fra Ram Island Fyr i N. 68 1/2° V.
- Paa Pig Island Ledge, ud for Ø.-Siden af Pig Cove Island, er opført en Baake, bestaaende af en 10 m høj, sort Stage med en staaende Tønde paa Toppen, fra Burnt Island Fyr i S. 67° V., og fra Ram Island Fyr i N. 59 1/2° V.
- 1300. Taagesignal oprettet. Goat Island. Cape Porpoise Harbor. Maine.** Ved Goat Island Fyr er anbragt en Taageklokke, hvorpaa med Maskinkraft slaas Et-Slag hver 20 Sek. Klokkeren er anbragt i et hvidt, pyramidelformet 9 m højt Skilands, 25 m NV. for Fyrluset. 43° 21' 28" N. Br. 70° 25' 32" V. Lgd. (Se Efterretninger for Søfarende Nr. 1096. Kjøbenhavn 1910).
- 1301. Tønde udlagt. Horseshoe Shoal. Massachusetts.** En Spiritønde 12 A er i Vand udlagt paa S.-Siden af Horseshoe Shoal fra Bishop and Clerks Fyr i S. 5 1/2° V., og fra Cape Poge Fyr i N. 75° Ø. 41° 27' 30" N. Br. 70° 16' 0" V. Lgd.
- 1302. Tønder inddraget. Sugar Reef Passage. Watch Hill. Rhode Island.** Følgende Tønder i Sugar Reef Passage er inddraget: Sugar Reef Passage East Spidstønde S R E 2, Sugar Reef Passage West Spidstønde S R W 1, og Sugar Reef Passage West Spidstønde S R W 3.
- 1303. Tønder flyttet. Ambrose Channel. New York Lower Bay.** I Ambrose Channel er følgende Tønder flyttet for at afmærke det udvidede dybe Løbs ydre Del og ligger nu saaledes:
Entrance Lystønde A C E 2, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 54° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 76° Ø.
Spirtønde A C 4, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 45 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 78 1/2° Ø.
Lystønde A C 6, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 34 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 83° Ø.
Lystønde A C 8, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 25° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i S. 88 1/2° Ø.
Lystønde A C 11, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 11 1/2° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i N. 81 1/2° Ø.
Lystønde A C 12, fra Sandy Hook Bagfyr i N. 12° Ø., og fra Romer Shoal Fyr i N. 74 1/2° Ø.
- 1304. Tønde forandret. New Cut Lower End. Winyah Bay. South Carolina.** New Cut Lower End Spirtønde 9 ved den nedre Ende af New Cut, ud for Sampit Point, er ombyttet med en Spidstønde.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Alstunde i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1266. Skib udlægges. Hals-Barre Fyrtaarn. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat. Et udrangeret Fyrskib vil til Brug ved Arbejderne paa Hals-Barre Fyrtaarn om nogle Dage blive udlagt tæt ØSØ for Byggepladsen og c. 350 m N. for Egense Fyrlinje. Skibet er graat og viser de for Mærkeskibe ved Vrag reglementerede Signaler.

Fyrtaarnets Underbygning, der ved Udsættelsen naar c. 1 m over Vandet, ventes bragt paa Plads kort Tid efter, at Mærkeskibet er udlagt. (Kort Nr. 158 og 186). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 911. Kjøbenhavn 1910).

1267. Tønde midlertidig udlagt. Sprøge-V-Rev N. Store-Bælt. Til Brug ved hydrografiske Undersøgelser. En rød Spidstønde udlagt i c. 22 m Vand i Mærket »Korsør Slotstaarn overet med Sprøge N.-Pynt«, og N. for Vagøren paa Sprøge-V-Rev.

Tønden ligger ude i nogle Maaned.

1268. Risprikker udsat. Holmeløb. Præsto-Fjord. Østersøen. Paa N.-Siden af Holmeløb, den gravede Rende over Middelfgrund, er der, ved det Ø-lige og ved det V-lige Indløb, udsat 1 Risprykk lige over for den strøbete Stage med 1 Kost over 1 Halmvisk paa S.-Siden af Løbet.

Den Ø-lige Risprykk staar 430 m N. 29° V. fra Præsto-Næb Fyr.

Den V-lige Risprykk staar 940 m N. 81° V. fra Præsto-Næb Fyr.

Præsto-Næb Fyr: 55° 7' 41" N. Br. 12° 4' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139. Danske Løds, Side 411. Søm-Fort., Side 31).

1269. Fyrskib udlægges. Scrite Rende. Kalleboer. Sundet. Den 1ste September 1910 udlægges Fyrskibet i Kalleboer. Det inddrages den 1ste December.

1270. Dybde. Flinteren. Sundet. Ifølge Meddelelse fra »Sødra Lotsdistrikt« i Malmø er der fundet en Dybde af 7 m i den S-lige Indgang til Flinteren, paa 55° 32' 30" N. Br. 12° 44' 50" Ø. Lgd.

Stedet vil blive nærmere undersøgt. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Løds, Side 293).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1271. Fyr midlertidig forandret. Tjuters. Finske Bugt. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Tjuters Fyr midlertidig forandret til at vise fast Lys. Lyset er hvidt over Løbene, rødt over Nygrund og grønt over Namsi.

1272. Væger flyttet. Luga Bugten. Finske Bugt. Vægesten med Ballon og Kryds ved 10,2 m Grundet i Luga Bugten paa 59° 52' 25" N. Br. 28° 14' 15" Ø. Lgd., er flyttet ¼ Sm N. 15° Ø. hen, og staar nu midt paa en nylig fundet 7,5 m Grund, der er c. 55 m i Omkreds. (Kort Nr. 155).

1273. Stormvarsel Station oprettet. Kuvertshof. Kurisches Haf. Tyskland. Ved Kuvertshof Fyr er oprettet en Stormvarsel Station. 55° 21' N. Br. 21° 18' Ø. Lgd.

1274. Semator flyttet. Pillau. Sematoren i Pillau er flyttet til Frische Nehrung. (Kort Nr. 206).

1275. Baalte til Opmaalng. Alt-Tramm. Kolberg SØ. Baalken til Opmaalng ved Alt-Tramm er paabegyndt. 54° 9' 42" N. Br. 15° 39' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 124. Kjøbenhavn 1910).

1276. Jasmund Aussenlonne atter udlagt. Lys- og Klokketønden Jasmund Aussenlonne er atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1036. Kjøbenhavn 1910).

1277. Lystønde-upaalidelig. Plantagenet-Grund. Ifølge Meddelelse fra Konsulatet i Stettin brænder Lys- og Pløjelønden »Plantagenet-Grund N« indtil videre uregelmæssigt.

1278. Fyr uregelmæssigt. Pelzenhaken. Fra den 11te til den 19de Juli 1910 kan Pelzenhaken Fyr være uregelmæssigt. 54° 5' 14" N. Br. 10° 52' 15" Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1279. Stages Plads. Lyngholmhaaren. Lyngholm NØ. Tønsberg. Norge. Den sorte Stage ved Lyngholmhaaren, c. 1 Kbl NØ. for Lyngholm, staar c. 25 m S. for Baarens 4 m Grænse. Mindste Dybde paa Baaren 1,5 m Vand. 59° 2', N. Br. 10° 18', Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1280. Vrag afmærket. Elben. Tyskland. Læggeren »Gegenwart« er sunket i 16 m Vand mellem Fyrskibene »Elbe II« og »Elbe III«, 750 m NV. for den røde Spirtønde D. Et Vragfyrskib, der viser rødt Flag og et grønt over et hvidt Fyr. er udlagt nedenfor Vraget.

1281. Tønder flyttet. Mittelbank. Krautsand. Elben. De Mittelgrund har forandret sig, er den røde og sorte Baakteønde med Kryds ved Grundens N.-Ende flyttet til 53° 50' 3" N. Br. 9° 20' 40" Ø. Lgd. i 5,2 m Vand, og den røde og sorte Baakteønde med Kryds ved Grundens S.-Ende til 53° 45' 33" N. Br. 9° 23' 41" Ø. Lgd. i 4,2 m Vand. Middelt Lavvande.

1282. Dybde. IJmuden. Holland. I IJmuden Haven er den mindste Dybde 10,2 m.

1283. Tønder flyttet. Bronwerhavenscha Gat. Dybde. Schaar van Renesse. I Bronwerhavenscha Gat er Spidstønde Nr. 6 med Ballon flyttet til 51° 44' 48" N. Br. 3° 45' 22" Ø. Lgd., og Stumtønde Nr. 7 med alkorret Kegle til 51° 45' 12" N. Br. 3° 45' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 949. Kjøbenhavn 1910).

I Schaar van Renesse er den mindste Dybde midtforvands 5,2 m.

1284. Fyr forandret. Knoeke. Schelde. Belgien. Knoeke Fyr er forandret. Det viser nu hvidt Et-Blink hver 14 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 13 Sek., fra S. 80° V. gennem V. til N. 83° V., hvidt To-Blink hver 14 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 10 Sek., fra N. 83° V. gennem N. til N. 82° Ø., og hvidt Et-Blink hver 14 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 13 Sek., derfra op ad Floden. 51° 21', N. Br. 3° 17', Ø. Lgd.

1285. Grund tillaget. Gunfleet Sand. Thømsen. England. Gunfleet Sand

er tillaget NØ. efter. Der er nu kun 6,2 m Vand i det for Grundens N.-Ende i Admiralty Kort Nr. 1975 angivne Kantmærke, paa 51° 49', N. Br. 1° 25' Ø. Lgd.

1286. Tønder til Skydning udlagt. Knoek Deep. Thømsen. I Knoek Deep er udlagt Tønder til Skydning fra South Knoek Tønde, saaledes: 3 Sm S. 73° V., 3,2 Sm S. 71° V., 3,2 Sm S. 69° V., 3,2 Sm S. 69° V., 3,2 Sm S. 71° V., og 3,1 Sm S. 77° V. De tre første ligger i en Linie i N. 48° Ø. og S. 48° V., da tre sidste i en Linie parallel med den første. South Knoek Tønde: 51° 34', N. Br. 1° 33' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 696. Kjøbenhavn 1910).

1287. Midlertidig Ombytning af Fyrskibet »North Carr«. Forandring af Fyr og Taagesignal. Frith of Forth. Skotland. Den 20de Juni 1910 ombyttes Fyrskibet »North Carr« med et midlertidigt Fyrskib, der viser samme Fyr og giver samme Taagesignal, men svagere.

Naar Fyrskibet atter udlægges, vil det vise afvekslende rødt og grønt Blink-fyr hver 15 Sek., og Taagesignal vil blive givet med To-Stød, begge med dyb Tone, hver 2 Minutter. 56° 18', N. Br. 2° 32', V. Lgd.

1288. Tønde atter flyttet. Newcombe. River Tay. Newcombe Lystønde ligger nu 8¼ Kbl S. 82° V. fra Broughtly Ferry Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 239. Kjøbenhavn 1910).

1289. Vrag. Dunkerque. Frankrig. Fiskerfartøjet »Adriatique« er sunket i 11 m Vand ½ Sm S. 37° V. fra Fyrskibet »Shouwa«, tæt ved Linien mellem Lystønderne Nr. 2 og 6. 51° 3' 15" N. Br. 2° 12' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1290. Undervands Klokketønde atter udlagt til Forsøg. Havre. Frankrig. Den hvide Spidstønde med Ballon og Undervandsklokke er atter udlagt til Forsøg 200 m N. for Pløjelønden »Quest des Approaches de l'Edat«, 49° 30' 5" N. Br. 0° 0' 59" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 27. Kjøbenhavn 1910).

1291. Tidsignal med Radiotelegraf. Eiffel Taarnet. Paris. Fra Radiotelegraf Stationen paa Eiffel Taarnet i Paris gives nu følgende Tidsignal efter Paris Middeltid:

- 1) Avertissement en Række Streger, begyndende 1 Minut før og endende 5 Sek. før Midnat, Kl. 12 Midnat en Prik (ikke alt for kort).
- 2) Avertissement, en Række af Strege 2 Prikker, begyndende Kl. 0 Tim. 1 Min. 0 Sek. og endende Kl. 0 Tim. 1 Min. 55 Sek., Kl. 0 Tim. 2 Min. 0 Sek. en Prik.
- 3) Avertissement en Række af Strege 4 Prikker, begyndende Kl. 0 Tim. 3 Min. 0 Sek. og endende Kl. 0 Tim. 3 Min. 55 Sek., Kl. 0 Tim. 4 Min. 0 Sek. en Prik.

1292. Belysning forandret, Fyrskib inddrages. Dover. England. Omrent den 22de Juni 1910 ombyttes det midlertidige Fyr paa Detached Mole V.-Hoved ved Dover Harbour med et rødt Fyr med En-Formkørsler hver 30 Sek., Lys 27 Sek., Mørke 3 Sek. Taagesignalet gives med et Taagehorn, der hver 10 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varrighed. 51° 6', N. Br. 1° 20' Ø. Lgd.

Samtidig inddrages Fyrskibet »Pier Works« Ø. for Detached Mole. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 747. Kjøbenhavn 1910).

1293. Forestaaende Flytning af Fyrskibet »Nab«. Udlægning af Lys- og Klokketønde. Spithead. Omrent den 10de November 1910 flyttes Fyrskibet »Nab« c. 2,2 Sm S. 34° Ø. hen, og en Lys- og Klokketønde udlægges paa Fyrskibets nuværende Plads. 50° 42', N. Br. 0° 59', V. Lgd.

1294. Undervands Taageklokke. Fyrskibet »Daunt Rock«. Cork. Irland S.-Kyst. I 1910 anbringes en Undervands Taageklokke paa Fyrskibet »Daunt Rock«. Den skal give Tre-Slag, fulgt af 5 Sek. Pause.

- 1305. Tønde inddrages.** Charleston Harbor. South Carolina. Outer North Side Tønde Nr. 2 ved Indløbet til Charleston Harbor er permanent inddraget. 32° 43' 0" N. Br. 79° 47' 56" V. Lgd.
- 1306. Fyr tændt.** Kennebeck River. Maine. Paa Baaken paa Yderenden af Ø-Pieren ved Indløbet til Kennebeck River er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. 43° 20' 45" N. Br. 70° 28' 36" V. Lgd.
- 1307. Klokketønde udlagt.** Bass Rock. Mahant Harbor. Boston Bay. Massachusetts. En Klokketønde Nr. 4 er i 7,5 m Vand udlagt c. 100 m S. 13° V. fra Baaken paa Bass Rock, og fra Graves Fyr i N. 40¹/₂° V.
- 1308. Tønder ved Losseplads flyttet.** Boston Harbor. Massachusetts. Klokketønden D G 1 og Lystønden D G 3 ved Lossepladsen i Boston Harbor er flyttet 1/2 Sm N. 1 1/2° V. hen.
- 1309. Fyrskibet »Cornfield Point«** atter udlagt. Fyr forandret. Long Island Sound. Connecticut. Fyrskibet »Cornfield Point« Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reservetyrskib Nr. 51 inddraget. Fyrskib Nr. 48 viser nu hvidt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 1,2 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 8,2 Sek. Taagesignalerne er uforandret. 41° 12' 56" N. Br. 72° 22' 33" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1718. Kjøbenhavn 1909).
- 1310. Lystønde ombygget med Lys- og Fløjetønde.** Ambrose Channel. New York Lower Bay. Ambrose Channel Entrance Lystønde A C E 1 er ombygget med en sort, cylindrisk Lys- og Fløjetønde A C E 1, der hver 1,2 Sek. viser hvidt Et-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Mørke 0,3 Sek. Flammens Højde: 5 m. 40° 29' 40" N. Br. 73° 56' 21" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1199. Kjøbenhavn 1910).
- 1311. Klokketønde ombygget med Lys- og Klokketønde.** Rockaway Inlet. New York. Rockaway Inlet West Way Klokketønde I R 1 er ombygget med Rockaway Inlet West Way Outer Lys- og Klokketønde I R 1. Om Vinteren ombygges den med Klokketønden, og Mærketønden ligger ude hele Aaret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 621. Kjøbenhavn 1910).
- 1312. Fyr forandret.** Dry Tortugas. Florida. Dry Tortugas midtertidige, hvide, faste Fyr er slukket og et hvidt Blinkfyr, der hver 20 Sek. viser Et-Blink, tændt. Fyrapparat af 2den Orden. 24° 38' 4" N. Br. 82° 55' 42" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 457. Kjøbenhavn 1910).
- VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.**
- 1313. Fyr forstærket.** Benito Juarez. Vera Cruz. Mexico. Benito Juarez Fyr er forstærket. Lysevnen: 57 Sm. 19° 12' 6" N. Br. 96° 8' 19" V. Lgd.
- VII. Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.**
- 1314. Fyr forandret.** Machadinho Island. River Para. Brasilien. Machadinho Island hvide, faste Fyr er forandret til et rødt, fast Fyr; i øvrigt uforandret. 0° 9' S. Br. 48° 45' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1242. Kjøbenhavn 1908).
- 1315. Fyr atter tændt.** Tutoia. Tutoia Fyr paa N.-Kysten af Papagoia Island er atter tændt. 2° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 766. Kjøbenhavn 1910).
- 1316. Telegrafstønde forandret.** Vrag afmærket. Rio de Janeiro Harbour. Fra Telegrafstønden 6 1/2 Kbl NØ. for Callabouco Point vises nu et rødt Blinkfyr. 22° 54' S. Br. 43° 9,2' V. Lgd.
En grøn Tønde er udlagt 3/4 Kbl SØ. t. S. for Vraget, som ligger 5 Kbl N. 34° Ø. fra Feiteiras Bank Fyr. 22° 52,3' S. Br. 43° 9,7' V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 23. Juni 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94	93 ³ / ₄	94
Danmark		40 ¹ / ₄	43
Norden		80	81 ¹ / ₄
København		6	8
Carl	69	68 ³ / ₄	69
Dannebrog		72 ¹ / ₂	73 ¹ / ₄
Skjold		42	43
Urania		6	8
Union		—	—
Dampsk. af 1896		72 ¹ / ₂	73 ¹ / ₄
Hejmdal		84	86
Østasiatisk	157 ¹ / ₂	156 ³ / ₄	157
Østersøen		2 ¹ / ₂	7
Nordsøen		—	—
Gorm		68	71
Torm		—	—
Inga		2	6
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		1	4
Forenede Bugser-Selskab		50	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	35 — 1/4	35	35 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiatisk Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 1/2% Husejer Kreditk.	85 ¹ / ₄	— 1/2	85 ¹ / ₄
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		90 ¹ / ₄	92 ¹ / ₂
4% — — — — — 2. Serie.	94	94	94 ¹ / ₂
4% — — — — — 1. — — — — —		96 ¹ / ₄	98 ¹ / ₄
3 1/2% Østift. Kreditf.	6	—	88 ³ / ₄
4% — — — — —	7	—	93 ¹ / ₄
3 1/2% Landkreditk.	3	—	92 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9	—	93 ³ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			152
Privatbank	103		102 ³ / ₄
Landmandsbank	132 ¹ / ₂	— 1/4	132 ¹ / ₄
Handelsbank			134 ¹ / ₂
Grundejerbank			25 ¹ / ₄
Burm. & Wain	88 ³ / ₄	— 89	88 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	77 ¹ / ₂	— 79	78 ³ / ₄
Sukkerfabr.	249 ¹ / ₂	— 250	249 ³ / ₄
Byggeri Aktier	165 — 164 ¹ / ₄		164 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 22. Juni 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.20	18.17
Paris	72.20	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 22. Juni 1910.

Russiske Noter	216.50
4% Russiske Consols	91.60
3 ⁸ / ₁₀ % — Boden Kredit	88.60
5% Mexikanske 1899	100.30
5% Rumænske Stats	102.10
4% — — 1890	95.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 68,000, „Danmark“ 20,000, „Norden“ 4,000, „København“ 8,000, „Dannebrog“ 8,000, „Skjold“ 10,000, „Dansk-Russisk“ 36,000, „Østasiatisk“ 274,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1317. Advarsel. Livorno. Italien. Under Arbejderne i det N-lige Indløb til Livorno bør man kun benytte det S-lige Indløb. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1248. Kjøbenhavn 1910).

1318. Fyr forandret. Chiappa. Korsika. Chiappa Fyr er forandret og vises nu Lys med En-formøkelser hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er hvidt over Farvandet, rødt fra N. 6° Ø. til N. 20° Ø. over Grunden Petrella, og skjules af Punt Corbicae Ø. for S. 27° V., og af Øen Pinarella Ø. for N. 18° Ø. Lysevnen: 23 Sm for det hvide, 19 Sm for det røde Lys. 41° 35' 40" N. Br. 9° 29' 2" Ø. Lgd.

1319. Havarbejder. Ancona. Italien. Til Afmærkning af Havarbejderne i den N-lige Del af Ancona Havn er oplyst tre Due d'Alber, der staar henholdsvis 440 m S. 63° Ø., 570 m S. 63° Ø. og 470 m S. 62° Ø. fra det røde Fyr paa N.-Molens Hoved. Fra hver Due d'Albe vises et rødt, fast Fyr. 43° 37' 5" N. Br. 13° 29' 5" Ø. Lgd.

1320. Lys- og Klokketønde udlagt. Malanocco. Italien Ø.-Kyst. Henimod den 20de Juni 1910 ombyttes Tønden ved Grunden mellem Digene ved Indløbet til Malanocco med en sort Lys- og Klokketønde, der viser rødt, fast Lys. Den ligger 710 m S. 84° V. fra Fyret paa N.-Digets Hoved.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1321. Fyr forandret. Port Natal. Afrika SØ.-Kyst. Det midlertidige, hvide, faste Fyr paa Port Natal S.-Bølgebryder er nu ombyttet med det permanente, hvide, faste Fyr. 29° 52' 5" S. Br. 31° 4' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 885. Kjøbenhavn 1910).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1322. Oplysning om Fyr. P. Pisang. P. Tikoes. Sumatra V.-Kyst. P. Pisang. hvide Fyr med Formøkelser har en Synsvide af 14 Sm. 0° 59' 5" S. Br. 100° 20' Ø. Lgd.

Paa Fyrbakken paa P. Tikoes er den øverste Halvdelen rødlur, den underste Halvdelen hvid. 3° 50' 5" S. Br. 102° 10' Ø. Lgd.

1323. Dybde aflægt. Bantjar Red. Java N.-Kyst. Paa Bantjar Red er der i N. 6° V. fra Flaestangen og 1½ à 2 Sm fra Kysten kun 7,5 à 7,5 m Vand. Bantjar: 6° 47' S. Br. 111° 47' Ø. Lgd.

1324. Klipper fundet. Passe du Casque. Fai Tsi Long Arkipel. Fransk Indo Chine. Uden for Passe du Casque er fundet:

En 5 m Klippe 1360 m N. 88° V. fra Toppen af Ile de l'Entrée.

En Klippe, som falder 0,7 m tør, 300 m S. 45° V. fra Toppen af Ile de l'Entrée, som ligger paa 20° 49' 57" N. Br. 107° 18' 10" Ø. Lgd.

1325. Grunde fundet. Passe Henriette. Baie d'Halong. Ved Passe Henriette er fundet:

En 11,5 m Klippe i 20 m Vand, 240 m S. 31° Ø. fra Toppen af Orange.

En 8 m Klippe 550 m S. 19° Ø. fra Toppen af Escabeau.

Dybtaende Skibe bør gaa uden om disse Klipper, paa hvilke der muligvis er endnu mindre Vand.

Toppen af Orange: 20° 44' 30" N. Br. 107° 10' 12" Ø. Lgd.

1326. Grunde fundet. Passe du Plavier. Fai Tsi Long Arkipel. Baie d'Ha-lang. I Passe du Plavier er fundet:

En 4,5 m Klippe 450 m S. 50° V. fra Toppen af La Boule, som ligger paa 20° 48' 35" N. Br. 107° 11' 10" Ø. Lgd.

1327. Øvelser med Undervandspaade. Kure Flaadestation. Hiroshima Wan. Maikai. Japan. Uden for Kure Flaadestation foretages Øvelser med Undervandspaade. Skibførere skal derfor vise den største Aftagelighed. Skibet, som ledsager Undervandspaadene, fører to store, røde Flag paa Toppen, og om forrødt giver Vejledning med det internationale Signalsystem. Man skal holde sig mindst i 1 Sm Afstand fra dette Skib. Kommer et Skib dog tæt til det ledsagende Skib, skal det stoppe og afvente Ordre. Øvelsene foretages uden for andre Skibes mindelige Route, som de derfor bør holde.

1328. Signal Station nedlagt. Saigo Misaki. Dogo. Oki Islands. Honshu NW.-Kyst. Signal Stationen paa Saigo Misaki, Dogo Sø-Pynt, er nedlagt. 36° 10' 18" N. Br. 133° 20' 0" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1329. Karantænebestemmelser. Italien. — Rostolf i Rusland er erklæret kolerasmittet.

Spanien. — Veraacruz, Bahia, samt Secondee paa Guldkysten og Sierra Leone i Afrika er erklæret for smittet af gul Feber.

Beirut, Port Said, Mauritius, Kioto, Kobe og Yokohama i Japan, Hankow, Amoy og Haitwan i China, samt Sidney, Newcastle og Adelaide i Australien er smittet af Byldepest.

Riga, Pokahna, Bachmuth i Guvernementet Jekaterinoslav, Kiev og Guvernementet Kharkov samt Baku i Rusland, Heydekrug, Niederung og Tilsit Land samt Labiau i Preussen, Swatow og Kanton Flod i China er erklæret for kolerasmittet Malta. — Kertoh og Kiewson er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmeldet; †: Tilzæg.

Korts eller Bogs Nr.	Holland:
66	Java Zee en aangrenzende vaarwaters. Blad II. 1: 1,000,000. Maj 1910. Pris: f 1,40
† 66	Alle tidligere Udgaver.
N 299	Kleine Soenda-elanden, Flores. Middenblad. 1: 200,000. Maj 1910. Pris: f 1,50.
N 1356	Forenede Stater i Nord-Amerika: (1st ed.). North America. — Canada: Saint Lawrence River, Lake Saint Peter or Ile du Mouine to Port St. Francis.
† 1356	North America. — Canada: Saint Lawrence River, Ile aux Raisins to Point du Lac, including Lake Saint Peter.

Søkort-Arkivet.

Pan Søkort-Arkivet sælges: Tilsynet med Motorfartøjer Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Motorfartøjer af 25de Februar 1910. Pris: 10 Øre.

Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m., af 24de Februar 1910. Pris: 25 Øre.

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampsrønen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " " "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " " "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejderne Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tøndegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</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 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforønden. 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 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 Regeludenforeller 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 hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for små Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af hervedværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12-14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang, Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 1/4 Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks- penge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gendføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 #, Vandforsyning ved Bolværk Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbansespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebølt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansespor 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: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufor-nøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansespor langs Bolværkerne. Køhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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.	Jærnbansespor 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. Dampskibesom anløber for Kul-forsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er friforUdg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørger Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	1 Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. 3 Maskinværksteder og Kjølblokkene er c. 12½', 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 Dybtgaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbansespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik. Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 ufor-neden. 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 Speditør-Firma ved Hjælp af en organiseret Arbejds-kolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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 Handelsfor-eningen. 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.
Præsto.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Lædningsmodtageren.	Havnebane, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved 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. Havnepæhus med Korn-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ & 6 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for 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 Træskestbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebejler, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra "Tokosten" til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, 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 Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværks-højden 5 & 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladnings-modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskestbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskest paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

HÄNSCHELL & Co.

BARBADOS W. I.

Skibsmæglere og Skibshandlere.

Forskud ydes for Provianteering 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.

Aalborg
A. Brøndum & Søn **Akvavitter.**

RUGBRØD

fra

Aagades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteeringshandlerne.

Udkommen er og faas i alle Boglader:

Astronomisk Navigation

af C. Clausen, Kaptajn i Marinen.

Pris med Stjernekort og Stedliniekort indb. 3 Kr.

Forlagt af Cornelius Knudsens nautiske Etablissement.

I Kommission hos Tillges Boghandel.

Kunstfyrværker Fritz Busch

anbefaler sig med

Signaleringsfyrværkeri af enhver Art.

Originale engelske „Water Lights“ til Redningsbøjer føres paa Lager

Leverander til de herværende Dampskibsselskaber og Statsbanedriftens Sefartsafdeling.

Laboratorium:

Enghavevej. V.

Bopæl:

Frederiksberg Allé 19 A St.

Telefon 6031. Telegramadr.: „RAKET“, Kjøbenhavn. Privattelefon Vester 610.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages

Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.

Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.

Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbessmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's-Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Enesforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser

Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat.

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

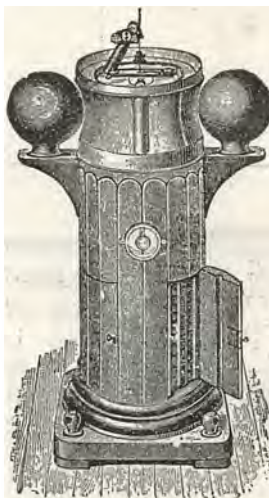
Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarts
Loddemaskiner
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

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“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 28. Juni 1910.

Paa andet Sted i Bladet gengiver vi Ordlyden af et nyt Cirkulære, Nr. 2, der er udstedt til Sejlskibssynsmændene under 22. Juni.

En Del af Cirkulærets Bestemmelser har vel nærmest kun tjenstlig Interesse for Synsmændene, men om den største Del af Bestemmelserne gælder det dog, at de i Grunden udelukkende tager Sigte paa de Fordringer, der stilles til Skibene, og saaledes først og fremmest er af Interesse for Reder og Fører. Et Par af disse Bestemmelser, Cirkulærets 1ste og 3die Stykke, om Bundeftersyn, indeholder Lempelser, der i givet Tilfælde kan komme til at spille en ret betydelig Rolle.

Uden en nærmere Regel derom maatte Bundeftersynet altid finde Sted i samme Kalenderaar som det Syn, hvortil det hører, idet Bundeftersynet jo blot er en Bestanddel af det hele Syn, om end en Bestanddel, der for de fleste Skibes Vedkommende kun kommer igen hvert 3die Aar. Ved den ny Regel er dette Forhold ændret noget, saaledes at det f. Eks. vil være muligt for et Skib, for hvilket Synet i 1912 skal omfatte Bundeftersyn, at lade dette sidste foretage allerede i Slutningen af 1911, hvorved maaske en Doksætning, som af andre Grunde var paakrævet eller belejlig paa et saadant Tidspunkt, vil kunne udnyttes til ogsaa at faa det anordnede Bundeftersyn foretaget.

Cirkulærets 3die Stykke indeholder øjensynlig en Overgangsbestemmelse til Fordel for saadanne Skibe, som i 1909 — altsaa paa et Tidspunkt hvor Sejlskibstilsynsloven endnu ikke var traadt i Kraft — har været kølhalet eller paa Bedding og saaledes i det nævnte Aar faktisk har gennemgaaet et forsvarligt Bundeftersyn.

Størst Interesse knytter der sig dog til Cirkulærets Bestemmelse om de Fordringer, der kan stilles til de Lanterner, som ikke efter § 22 i Hovedbekendtgørelsen af 30. December 1909 skal være forsynet med Certifikat fra Orlogsværftet eller et fremmed Prøvekammer. Hvis Synsmændenes Instruks paa dette Punkt skulde have været gennemført efter sin Ordlyd, vilde det for det første have været stridende mod den Bestemmelse, som Indenrigsministeriet fastsatte i 1902 paa Dansk Sejlskibsskibssyns Forenings Initiativ og kun faa Maaneder efter den i sin Tid meget omdebatterede Lanternebekendtgørelse af 13. Marts s. A., men det vilde tillige have gjort de Lempelser, som indeholdes i Hovedbekendtgørelsens § 22 angaaende Lanternecertifikater for ældre Skibe, saa at sige værdiløse. Det vilde jo nemlig ikke nytte meget at være fri for at skaffe Certifikaterne, naar man dog var nødt til at kassere alle sine gamle Lanterner, der hidtil havde været baade brugelige og forsvarlige, og i Stedet anskaffe ny, som i alle Enkeltheder skulde opfylde Belingelserne — for at faa Certifikat.

Vi har Grund til at tro, at navnlig denne Bestemmelse i Cirkulæret vil blive modtaget med Tilfredshed.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Udenrigsministeriet har i Følge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Libau bragt i Erfaring, at den derværende Havne-Forvaltning fra Handelsministeriet har faaet In-

struks om at udarbejde Belingelser og Takster for Benyttelsen af den derværende Krigshavns Tørdok, Flydedok, Slip og forskellige faste og flydende Kraner, hvilke skal stilles til Disposition for de Handelsskibe, som maatte ønske at benytte disse.

Hvis det bliver til Virkelighed med at stille de vistnok fortrinlige og kostbare Anlæg i Krigshavnen til Disposition for Handelsskibe, aabnes der derigennem for Libau Udsigt til fremtidig at blive en Tilflugtshavn for Havarier, navnlig vil disse Forhold faa Betydning for de store transatlantiske Baade, som nu i paakommende Tilfælde er henvist til at søge fjærntliggende Havne for at komme i Dok, men ogsaa den store Mængde Skibe, som befarer Østersøen, vil faa en bekvemt liggende og altid isfri Havn, hvor de lidte Havarier kan udbedres.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler følgende Afskrift af en Indberetning fra Konsulatet i Gøteborg af 4. Juni 1910:

Af Aviserne fremgaar, at en Baron von Liewen i Helsingborg og nogle andre Interessenter har indkøbt Steile Odde ved Kungsbackafjorden i Nærheden af »Gottskär«, for i Fremtiden at benytte Omraadet til diverse Oplagspladser.

Ved Steile Havn, der ligger godt beskyttet mod alle Vinde, og som om Vinteren ikke er forulempet af Is, vil en Brygge blive opført for en Omkostning af imellem 6,000 og 7,000 Kr., bestemt for Skibe af indtil 27 Fods Dybgaende.

Pladsen anses for at være særdeles passende i nævnte Øjemed.

Indsejlingsløbet til Havnen gaar Sønden for »Nidingarne« i frit Farvand. Ogsaa Nord for findes Indsejlingsløb i udprykket Farvand imellem »Malön« og Fastlandet.

Som foreløbig Orlogshavn benyttes denne Del af Kungsbackafjorden meget paa Grund af dens store Dybde og beskyttede Beliggenhed samt dens gode Ankerbund.

Saaledes ankrer for Eksempel ofte fremmede Flaaders Øvelseseskadrer ved Steile.

Pladsen staar i Dampskibsforbindelse med Kungsbacka og vil sikkert i Fremtiden spille en Rolle som Handelshavn, især hvis Säröbanen bliver forlænget dertil, hvilket har været bragt paa Tale.

Losning i Antwerpen. Den herværende Agent for The grain and general stevedoring Company (H. Gylsens Son) i Antwerpen, meddeler, at have modtaget et Brev fra nævnte Firma, hvori skrives følgende:

»Vi bemærker, at adskillige Befragtningsagenter her, som har befragtet Dampere for Tømmerladninger, betinger sig, at Rederne overlader dem Stevedoringen. De meddeler Rederne, at det ikke er deres Hensigt at gøre Brug af denne Klausul, men at de kun ønsker den indsat for at have nogen Indflydelse paa Stevedorerne. Desværre maa vi sige at have erfaret, at Befragterne tager fuld Fordel af nævnte Klausul, og at vi ved Dampere, som vi kontraktmæssig havde Losningen af, har maattet betale en høj Afgift til Befragtningsagenterne.

Vilte det ikke være muligt ved et Par Linier i danske Søfartsblade, at advare Rederne imod at acceptere denne Klausul, da de taber ved den og kommer ganske i Hænderne paa Befragtningsagenterne her.«

Det finske Lodsvæsen. Den russiske Regering har, i Følge »Hamb. Corr.« maattet opgive Tanken

om at sammensmelte det finske Lodsvæsen med Administrationen af det russiske Admiralitet, da Flertallet af de finske Lodser var blevet enige om, hvis denne Hensigt blev realiseret, da straks al nedlægge deres Embeder, hvorved ethvert Handelssamkvem med Finland ad Søvejen var blevet umulig.

Efter Meddelelser i finske Blade har Chefen for Lodsvæsenet, som for Tiden foretager en Inspektionsrejse til de finske Lodsstationer, erklæret, at den eneste Ændring i de bestaaende Forhold vil blive den, at Lodsvæsenets Bestyrelse i Fremtiden vil træde i direkte Forbindelse med Marineministeriet i Stedet for, at dette hidtil er sket gennem det finske Senat og Generalguvernøren.

Amerikanske Dampere under norsk Flag. Et bekendt stort Skibsbefragtningsfirma W. R. Grace & Co. i San Francisco har i den senere Tid købt flere engelske Fragtdampere, som under norsk Flag skal anvendes til Fart paa Amerika Vestkyst og dirigeres af Skibsreder W. Wilhelmsen i Tönsberg.

(»Hamb. Corr.«)

En Frihavn ved Boston. »Hansa« meddeler, at der under en foretagsom Borgmesters Ledelse bliver arbejdet ivrigt paa at faa indrettet et Frihavnsgebet i Bostons Havn. Planen gaar ud paa at opnaa Forbundsregeringens Tilladelse til, at der efter Hamburgs og andre Frihavnes Mønster etableres et Gebet i Bostons Havn, i hvilket udenlandske Varer kan indføres frit uden at betale de gældende Toldafgifter for at blive forarbejdet dér til Eksport.

Skibskokkenes Forening i Hamburg retter i sin Aarsberetning følgende Advarsel til sine Medlemmer: »Sky de yderliggaaende politiske Organisationer! Disses Bestyrelser tragter kun efter at drysse Sand i Øjnene paa Jer, at forstyrre det gode Forhold til Arbejdsgiverne, og at faa Jer til at gaa i Vandet paa farlige Steder«.

(»Hansa«.)

En ny Dampskibslinie fra Canada til New Zealand vil blive oprettet af New Zealand Shipping Co. Som første Skib vil en 3,600 Netto Reg.-Tons stor Fragtdamper, »Rakaia«, den 15. Maj blive ekspederet fra Montreal og bl. a. anløbe Melbourne, Sydney, Auckland, Wellington, Lyttelton og Port Chalmers. Tjenesten bliver regelmæssig maanedlig. I Juni bliver Damperen »Whakatane« ekspederet som andet Skib.

(»Hamb. Corr.«)

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 23. Juni. (Ritz. Bur.) Retten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 6,000 Kr. for Bjergning af Motorfartøjet »Snapp« af Stockholm, der den 20. December 1909 grundstødte paa Aflands Hage Syd for Amager.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1909.)

Bestræbelsen for at samle alle de spredte Regler for Tilsynet med Damp- og Motorfartøjer i to

ny Bekendtgørelser, samt Ønskeligheden af saa vidt muligt at bringe disse ny Bekendtgørelser i Overensstemmelse med »Board of Trade«s Bestemmelser om Redningsmidler om Bord i Skibe, der i det forløbne Aar er traadt i Kraft, har medført indgaaende Forhandlinger mellem Ministeriet og Repræsentationen.

Repræsentationen har herunder erkendt Nødvendigheden af at bringe de danske Bestemmelser i en saadan Form, at de kan akcepteres af England, og har derfor, imod sit tidligere indtagne Standpunkt, maattet anbefale at imødekomme den fra engelsk Side stillede Fordring om, at Baadene skal være ophængt under Davider.

Fra Ministeriet har Repræsentationen derefter modtaget Udkast til en ændret Affattelse af Bekendtgørelserne om Tilsynet med Dampfartøjer og Motorfartøjer. Til disse Udkast har Repræsentationen stillet nogle Forslag om Ændringer vedrørende Enkeltheder, men har iøvrigt tiltraadt dem*).

I Forbindelse med disse Forhold omtaler Beretningen den i Norge under 18. September f. A. udkomne Lov om Statskontrol med Skibes Sødygtighed (hvilken Lov er en videre Udvikling af den Lov herom, som har været i Kraft i Norge siden 9. Juni 1903). Den ny Lov vil i flere Henseender faa Betydning for danske Skibe, idet den ved kgl. Resolution kan gives Anvendelse paa fremmede Skibe i norske Havne. Den Betydning, dette vil kunne faa med Hensyn til Nedlastningen af danske Skibe i disse Havne, er omtalt under Afsnittet om Lastelinien. Paa et Omraade har Loven allerede vist sine Virkninger paa danske Skibe, idet en norsk Resolution af 6. Oktober f. A. anordner en straks indtrædende Kontrol med fremmede Passagerskibe i Fart mellem Evropa og fremmede Verdensdele, og fra 1. Januar 1910 Kontrol med fremmede Passagerskibe, som i evropæisk Fart fører Passagerer fra Norge. De først nævnte Passagerskibe vil dog indtil videre kun blive underkastet den samme Kontrol ved Afgang fra norske Havne med norske Emigranter, som hidtil har været udøvet af de norske Søretter i Henhold til de nu ophævede Love, idet disse Skibe foreløbig erholder Dispensation fra de almindelige Bestemmelser om Besigtelse for Udstedelse af Passagercertifikat; de vil saaledes være fritaget for al anden Kontrol end den, de maa underkaste sig, selv om der med Norge træffes en Overenskomst om gensidig Anerkendelse af Certifikater for Passagerskibe.

Den ovennævnte norske Resolution forudsætter, at der tilvejebringes Overenskomster mellem Norge og fremmede Stater om en saadan gensidig Anerkendelse af Certifikater for Passagerskibe, og saadanne Forhandlinger er formentlig allerede indledede mellem Norge og Danmark. Fremdeles har Ministeriet meddelt Repræsentationen, at det er betænkt paa at foreslaa, at der indledes Forhandlinger med Norge om gensidig Anerkendelse af Reglerne for Tilsyn med Fiske- og Fangstfartøjer, Transportkibe, flydende Trankogerier og andre Hjælpefartøjer for Fiske- og Fangstekspeditioner, og Repræsentationen har anbefalet, at en saadan gensidig Anerkendelse søges tilvejebragt. Ministeriet ønskede dog først de med England og Frankrig paabegyndte lignende Forhandlinger afsluttede og anmodede derfor Udenrigsministeriet om at henstille til den norske Regering ikke at paabegynde Kontrollen med danske Skibe, forinden saadanne Forhandlinger har været ført. Fra norsk Side har man imidlertid anset det for meget ønskeligt, at Forhandlinger snarest paabegyndes, og dette har foranlediget Ministeriet til at lade udarbejde et herved nødvendigjort Forslag til Ændringer i selve Loven om Tilsyn med Dampfartøjer. Mod

* De ny danske Bestemmelser er, som bekendt, fremkommet i Bekendtgørelser af henholdsvis 24. og 25. Februar 1910.

dette Forslag har Repræsentationen intet haft at indvende.*)

De i Aarets Løb førte Forhandlinger om Tilsynet med Sejlfartøjer har nødvendigvis maattet være ret omfattende under Hensyn til den under 14. Maj 1909 udkomne Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m., der for nogle Bestemmers Vedkommende traadte i Kraft d. 1. Oktober s. A., for de øvrige d. 1. Januar 1910.

Repræsentationen har i tidligere Indstillinger til Ministeriet fraraadet, at der indføres et Statstilsyn med Sejlskibe, og den har derefter kun tiltraadt denne Plan under den bestemte Forudsætning, at Planen gennemførtes i Overensstemmelse med de Oplysninger, der var forelagt Repræsentationen i en Indstilling til Indenrigsministeriet fra dets Konsulent, Underdirektør A. H. M. Rasmussen. Efter disse skulde Tilsynet i det væsentlige kun omfatte: Kompasser, Skibsllys, Baade, Redningsmidler (Repræsentationen anbefalede desuden Pumper) og i ikke klassificerede Jernsejlskibe Skibsskroget med Ror og Skodder, og Staten skulde bære alle Omkostningerne ved Tilsynet. Det Lovforslag, den daværende Minister for Handel og Søfart fremsatte i Folketinget d. 26. Marts 1909, var udarbejdet af en Kommission, af hvilken Repræsentationen havde valgt ét Medlem, men har ikke — som det ellers har været Sædvane — derefter været sendt Repræsentationen til Udtalelse. Repræsentationen er saaledes uden noget som helst Ansvar for dets Indhold.

Det fremgaar af Lovforslagets Motiver, at det ikke er foranlediget alene ved Ønsket om at udvide det hidtil bestaaende Tilsyn med Dampskibe til hele Handelsflaaden — saaledes som det fra Indenrigsministeriets Side blev gjort gældende i de omtalte tidligere Forhandlinger mellem dette og Repræsentationen. Øjensynligt har man da ikke, da disse Forhandlinger førtes, været opmærksom paa de ny Bestemmelser angaaende Skibes Udrustning med Redningsredskaber, som »Merchant Shipping Act 1906« fra 1. Oktober 1909 indførte ogsaa for alle Skibe, der løber ind i engelsk Havn. Lovforslaget er da udarbejdet ogsaa med det Hensyn for Øje at tilfredsstille de engelske Fordringer, saaledes at et i Overensstemmelse med den danske Lov udstedt Certifikat akcepteres af de engelske Tilsynsmyndigheder. Lovforslaget og dermed Loven har herved faaet et noget videre Omfang, end Indenrigsministeriet og Repræsentationen havde forudsat, og Udgifterne ved Tilsynet er, ligeledes imod de tidligere Forudsætninger, lagt ikke paa Statskassen alene, men dels paa denne, dels paa Rederierne.

At det ved Loven er tilstræbt, og formentlig lykkedes, at bringe vore Tilsynsbestemmelser i en for de engelske Myndigheder acceptabel Form, kan man fra Skibsfartens Side kun paaskønne. Men det maa samtidig beklages, at Danmark ikke har været i Stand til i alle Retninger at opnaa lige saa gode Vilkaar for danske Skibe, som f. Eks. de norske Myndigheder har opnaaet for norske Skibe. Det er ikke Repræsentationen klart, hvad Grunden er her-til, og der er desværre ikke tilgaaet den Oplysninger i saa Henseende. En forklarende Omstændighed kan mulig findes deri, at de danske Myndigheder har maattet føre Forhandlingerne med England under et stærkt Pres paa Grund af den yderst knapt tilmaalte Tid, inden hvilken de maatte afsluttes for at foreligge, naar den engelske og den danske Lov traadte i Kraft; det synes for saa vidt uheldigt, at disse Forhandlinger, hvis Nødvendighed jo maa have været indlysende lige siden den engelske Lov udkom i 1906, ikke forlængst er paabegyndt. Ogsaa de Indstillinger, Repræsentationen har maattet afgive i denne Sag, har den maattet udarbejde saa hurtigt, at det har været den umuligt at undergive de mange vanskelige Spørgsmaal, der opstod, den grundige Behandling, de havde Krav paa. Det vil da rimeligvis vise sig, naar

Loven nu føres ud i Praksis, at den og de Bestemmelser, der slutter sig til den, har flere Mangler.

At Loven endelig lægger en Del af Omkostningerne ved Tilsynet over paa Sejlskibsrederne, er ikke alene mod den bestemte Forudsætning, hvorunder Planen om et saadant Tilsyn fik Skibsfartens Støtte, men er ogsaa i sig selv uretfærdigt under Hensyn til Sejlskibserhvervets overordentlig vanskelige og usikre Stilling. Dette maa Repræsentationen fremdeles fastholde, og den Omstændighed, at de engelske Love har gjort det nu indførte danske Tilsyn saa meget vidtløftigere og derfor saa meget kostbarere, burde yderligere have opfordret Lovgivningsmagten til ikke at lægge denne Byrde paa Sejlskibserhvervet.

Medens Repræsentationen altsaa har staaet udenfor Forberedelserne til selve Loven, har den, som nævnt, afgivet en Del Indstillinger angaaende de Bestemmelser, der er fremkommen som Følge af Loven. Den har saaledes, i Overensstemmelse med en fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening indhentet Erklæring, angivet de Havne eller Steder i Kongeriget, i hvilke der bør beskikkes Synsmænd. — I afvigte August Maaned har den tilstillet Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fordeling blandt sine Medlemmer Eksemplarer af en fra Ministeriet modtaget Oversigt over de Fordringer i Henseende til Sejlfartøjers Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber, som det allerede da kunde ses fra d. 1. Oktober vilde blive stillet i Henhold til Tilsynsloven. — Fra Ministeriet for Handel og Søfart er fremdeles under 29. September 1909 udgaaet en Bekendtgørelse angaaende Sejlfartøjers Forsyning med Redningsbaade og Redningsredskaber. Med denne Bekendtgørelse, ved hvilken de i ovennævnte »Oversigt« givne Meddelelser fastslaaes som gældende fra 1. Oktober, er Repræsentationen desværre ikke bleven gjort bekendt, ligesom Bekendtgørelsen indtil ind i November, altsaa over en Maaned efter dens Ikrafttræden, var ganske ukendt blandt Sejlskibsrederne. — Endelig har Repræsentationen afgivet to udførlige Indstillinger om et fra Ministeriet modtaget Udkast til Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe m. m. Repræsentationen har heri anbefalet, at Grænsen for de Skibe uden for indskrænket Fart, som foruden Redningsbaad skal have en Arbejdsbaad, forandres fra 150 Tons til 200 Tons, og at Skibe under 100 Tons fritages for at føre Redningsbaad, selv om de gaar udenfor indskrænket Fart. Ogsaa i Bestemmelsen om, at Rumindholdet for Baade i Skibe paa 150 Tons eller derover udenfor indskrænket Fart skal være 3 Kubikmeter, har man anbefalet Størrelsesgrænsen ændret til 200 Tons, hvorhos Størrelsen, 3 Kubikmeter, for en Arbejdsbaad, er foreslaaet nedsat til 2.5 Kubikmeter. Repræsentationen har dernæst indtrængende fraraadet en Bestemmelse om, at Redningsbaaden skal være hvalformet, og tiltraadet at fastholde den nuværende Baadform, den spejlbyggede Baad; i hvert Fald maatte en Bestemmelse om Indførelse af hvalformede Baade ikke have tilbagevirkende Kraft. Bestemmelserne om Opdriftsmidler har Repræsentationen tiltraadet at bringe i Overensstemmelse med de ved kgl. Resolution af 1. Maj 1909 fastsatte norske Forskrifter, der har opnaaet Anerkendelse baade af England og Frankrig, og efter hvilke Luftkasser af galvaniseret Jern kan anvendes som Opdriftsmidler i Redningsbaade. Fremdeles er det ønskeligt, at Fordringerne til de Opdriftsmidler, som kan erstatte Luftkasser, ikke bliver strengere end de norske Forskrifters.

Den paagældende Indstilling maatte afgives meget hurtigt af Hensyn til Ministeriets Konsulents nær forestaaende Rejse til Udlandet for at forhandle med fremmede Regeringer om Anerkendelse af de danske Bestemmelser. Repræsentationen anbefalede i sin Indstilling, at Ministeriet lader en praktisk Sejlskibsreder ledsage Konsulenten under disse Forhandlinger.

I den senere Indstilling har Repræsentationen foreslaaet Størrelsegrænsen for de ny Skibe, i hvilke Pumpe-

*) I den ordinære Rigsdagssamling 1909—10 er et Lovforslag som det her omtalte dog ikke bleven forelagt. Red. Anm.

soden altid skal være tilgængelig, forandret fra 150 til 300 Tons; fremdeles at fastholde den nuværende Ordning med Hensyn til Opbevaring af Oljer om Bord. Fra Bestemmelsen om, at Skibe udenfor indskrænket Fart skal have en Redningsbaad, foreslaas gjort en Undtagelse for hele Østersøen, i Overensstemmelse med Repræsentationens tidligere fremsatte Forslag om Udvidelse af Grænserne for den indskrænkede Fart. Fremdeles har man udtalt Betænkelighed ved den stærke Belastning af Redningsbaaden, som de foreslaaede Bestemmelser vil medføre. Bestemmelsen om Redningsbælternes Evne til at flyde paa Vand er foreslaaet bragt i Overensstemmelse med de tilsvarende engelske Bestemmelser. — Bestemmelsen om Kompassernes jævnlige Undersøgelse for Deviation bør kun omfatte Skibe af over 50 Tons udenfor indskrænket Fart. — De Søkort, hvormed søgaaende Dæksfartøjer skal være forsynet, bør saa vidt muligt rettes hvert Aar, saaledes at det, ligesom nu, er Skibets Fører tilladt selv at foretage disse Rettelser. — Bekendtgørelsen er foreslaaet givet Anvendelse paa Lægtene i større Omfang end sket er. — Endelig har Repræsentationen taget til Orde mod den urimelige Definition af »Kystfart«, som Bekendtgørelsen i Overensstemmelse med Loven indeholder.

De to ovennævnte Indstillinger er af Repræsentationen afgivet henholdsvis 25. November og 21. December 1909, hvorefter Bekendtgørelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejskibe m. m. udkom den 30. December s. A. Det vil forstaaes, at de mange af Repræsentationen stillede Ændringsforslag i den mellemliggende Tid af henholdsvis c. 5 Uger og c. 1 Uge umuligt har kunnet være Genstand for fornøden Overvejelse fra Ministeriets Side, særlig da ogsaa Forhandlingerne med Ulandet skulde bringes til Afslutning i dette Tidsrum. I Skrivelse af 3. Februar d. A. har Ministeriet meddelt Repræsentationen, at der ved Bekendtgørelsen er taget Hensyn til de fremsatte Ønsker paa følgende Punkter:

Ministeriet kan tillade, at Sejskibe paa 100 Tons eller derunder udenfor indskrænket Fart, der ikke kan føre den foreskrevne Redningsbaad, i Stedet for kan føre en anden Baad, forsynet med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold;

Som Redningsbaade kan anvendes saavel spejlgattede som spidsgattede Baade;

Det er kun med Hensyn til Redningsbaade, der er anskaffet eller indrettet som saadanne efter 1. Januar 1910, at Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal ikke kan anvendes. Kun i Skibe af over 200 Tons udenfor indskrænket Fart kræves en god, tjenlig Arbejdsbaad ud over de iøvrigt foreskrevne Baade; saadan Arbejdsbaad behøver kun at have et Rumindhold af 2,5 Kbm.

Minimumsgrænsen for Rumindholdet af Redningsbaade for Sejskibe af 150 Tons eller derover udenfor indskrænket Fart er nedsat til 2,85 Kbm.

Det igennem en Række Aar behandlede Spørgsmaal om Reglerne for Lodsning under Bugsering, af hvilke det ikke hidtil har været muligt at tilvejebringe en tilfredsstillende Løsning, er paany optaget til Behandling af Marineministeriet. I sidste Aarsberetning er givet en udførlig Fremstilling af Sagens Historie og Repræsentationens Stilling til de sidst fremkomne Lovregler og administrative Bestemmelser paa dette Omraade, særlig efter den af en Overadmiralitetstret afsagte Dom og dennes Fortolkning af disse Lovbestemmelser. Det Andragende om Ændring af disse Lovbestemmelser, som Repræsentationen har indgivet, har Marineministeriet for saa vidt imødekomet, som det har nedsat et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Lodsvesnet, Sejskibejerne og Lægtene, med den Opgave at udarbejde ny Forslag. Ministeriet har derhos udtalt det Haab, at det

paa denne Maade endelig skal lykkes at faa Stilhed om det meget vanskelige og omstridte Spørgsmaal. Efter Repræsentationens Indstilling valgtes som Medlemmer af dette Udvalg Mægler H. A. Hansen af Thurø som Repræsentant for Sejskibejerne og Skibsinspektør i Det forenede Dampskibsselskab M. Jespersen som Repræsentant for Lægtene.

I Tilslutning til den i sidste Aarsberetning fremsatte Anke over den ovenfor omtalte Retssags Afgørelse af Overadmiralitetstretten, hvorved den blev unddraget Højesterets Skøn og paakendtes af en Domstol, i hvilken den ene af Parterne, Marineministeriet, var direkte repræsenteret, oplyses, at dette har tilskrevet Repræsentationen, at det heller ikke satte Pris paa at skulle ty til Overadmiralitetstretten, men at det formentlig ikke at kunne undgaa dette, da det, efter hvad der forelaa for Ministeriet, syntes utvivlsomt, at Dommens Indankning for Højesteret vilde have medført Afvisning ex officio. Ministeriet ønsker ikke i Fremtiden Lodssager behandlet ved Overadmiralitetstretten, hvorfor den Omstændighed efter dets Mening formentlig beror, at man i Forslaget til en ny Lodslov agter at foreslaa de i den bestaaende Lovgivning hertil sigtende Bestemmelser ophævet.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om Lodstaksternes Revision har Marineministeriet besvaret en Henvendelse fra Ministeriet for Handel og Søfart derhen, at en samlet Revision næppe vil kunne finde Sted i den nærmeste Fremtid, men at der formentlig vil kunne foretages nogle faa Takstnedsættelser for enkelte Lodseriers Vedkommende.

Repræsentationen har i denne Anledning til Ministeriet for Handel og Søfart opgivet de Punkter, paa hvilke der efter dens Mening er stærkest Trang til en Reduktion af de gældende Lodstakster. Den har i saa Henseende fremhævet Limfjorden, Randers Fjord, Mariager Fjord, Isefjorden samt Farvandene ved Stege, Nakskov og Fredericia.

Repræsentationen har fremdeles til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Erklæring over et Andragende fra Randers Byraads Havneudvalg om, at Randers Fjords Lodseri maa overgaa til Kommunen, subsidiært at den særlige Betaling for Lodsning fra Møllerup til Uggelhus maa bortfalde.

Repræsentationen har ikke ment at kunne tage Stilling til Spørgsmaalet om det nævnte Lodseris Overgang til Kommunen, forinden der maatte foreligge Spørgsmaal om i det hele taget at lade de nuværende Statslodserier overgaa til de paagældende Kommuner, men har meget anbefalet Udvalgets Ønske om, at den særlige Betaling for Lodsning fra Møllerup til Uggelhus bortfalder, saa meget mere som den flere Gange tidligere har gjort opmærksom paa, at Lodstaksterne for Randers Fjord er for høje.

Af Marineministeriet er der derefter truffet Foranstaltning til, at den ovennævnte særlige Betaling bortfalder.

Marineministeriet har fra 1. September 1909 indført midlertidige Bestemmelser for Farvandslodsning, foreløbig gældende for et Aar, ved hvilke der er meddelt Frederikshavn, Hirsholmene, Nyborg, Helsingør og Fredericia Lodserier Tilladelse til under visse Betingelser at foretage gennemgaaende uafbrudte Lodsninger gennem Farvandene. Efter et fra Ministeriet for Handel og Søfart fremsat Ønske har Marineministeriet erklæret sig villig til at give Kjøbenhavns Lodseri Ret til at foretage Farvandslodsning til enkelte Hovedhavne i Provinserne, navnlig af Hensyn til saadanne større Dampere, som efter at have løst en Del af Ladningen i Kjøbenhavn afgaar til Provinshavne, for dér at losse Restladningen.

Repræsentationen har paa Foranledning af Ministeriet for Handel og Søfart indstillet følgende Havne:

Korsør, Nyborg, Odense, Svendborg, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Vejle, Kolding, Fredericia og Esbjerg, hen- set til den Betydning, disse Havne har for Transporten af Ladninger fra saavel New Orleans som Sortehavet over Kjøbenhavn til Provinserne. Subsidiært er indstillet Havnene: Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Nyborg og Svend- borg. (Fortsættes.)

Cirkulære Nr. 2 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd.

Angaaende de Tidsrum, indenfor hvilke de i Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 § 10, 2det Stykke, jfr. Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. (Hovedbekendtgørelsen) af 30. December 1909 § 25, omhandlede Eftersyn (Bundeftersyn) skulle være foretagne, fastsættes følgende nærmere Bestemmelser:

I de Aar, da Synet omfatter Bundeftersyn, skal dette, for saa vidt det ikke foretages samtidig med Synet, ordentligvis have fundet Sted i det samme Kalenderaar som Synet, men kan ogsaa være foretaget i det nærmest fore- gaende Kalenderaar, naar der derved ikke forløber læn- gere Tid end højst 2 Maaneder mellem Bundeftersynet og det Syn, hvortil det hører. Dog skal et Bundeftersyn for et Skib, for hvilket der er anordnet saadant hvert Aar, ingensinde kunne indgaa som Led i flere end eet ordinært Syn.

Skibe og Fartøjer i Kystfart paahviler der ikke nogen Forpligtelse til at underkaste sig regelmæssige Eftersyn (Bundeftersyn) som de i Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 § 10, 2det Stykke, jfr. Hovedbekendtgørelsen af 30. December 1909 § 25, omhandlede. Da det ved Synet i Henhold til nævnte Bekendtgørelses § 23, næstsidste Stykke, (jfr. dog § 29), skal prøves og undersøges, om de for Skibets Bygning og Udstyr m. m. givne Forskrifter ere fyldestgjorte, og da disse Forskrifter omfatte Kravet om, at Skroget skal være tæt og besidde den fornødne Styrke, bør det imidlertid være Synsmanden magtpaa- liggende, naar Lejlighed dertil maatte foreligge, ved Køl- haling, Ophaling paa Bedding el. lign. af saadanne Skibe og Fartøjer, og navnlig naar særlige Grunde maatte tale derfor, eller naar Rederen maatte fremsætte Ønske derom, at forvisse sig om, at de paagældende Skibes Skrog ere i forsvarlig Stand. Synsmanden er dog ikke berettiget til for et saadant Eftersyn at beregne sig særskilt Vederlag.

Hvis der ved Synet over et Skib, for hvilket der ikke efter Forskrifterne er anordnet periodisk Bundeftersyn, hos Synsmanden maatte opstaa grundet Formodning om, at Skibsbunden ikke er i fuldt forsvarlig Stand, vil han ved Paategning paa Synsforretningen (jfr. Sejlskibstil- synsloven § 12) kunne bestemme, at Skibet straks eller indenfor en nærmere angivet Frist skal tages paa Bed- ding eller kølhales for Eftersyn; fastsættes der en Tids- frist for saadant Eftersyn (eller iøvrigt for Udbedring af Mangler), skal fornøden Bemærkning derom tilføres Til- synsbogen, og det skal derhos paalægges Føreren at ind- sende skriftlig Meddelelse til Politivrigheden paa Syns- stedet, om at Eftersyn og behørig Udbedring har fundet Sted senest ved Fristens Udløb.

I Tilfælde af den her omhandlede eller lignende Art, hvor Synsmandens Afgørelse kan være af vidtrækkende økonomisk Betydning for vedkommende Skib, bør Syns- manden ikke undlade at henlede Førerens Opmærksom-

hed paa den ham ved Sejlskibstilsynslovens § 15, jfr. § 23, hjemlede Adgang til Oversyn.

Søgaende Skibe og Fartøjer — Jernskibe, som be- fordre over 12 Passagerer, dog undtagne — der i Løbet af Aaret 1909 have været kølhaledede, i Dok eller paa Bed- ding, skulle være fritagne for i 1910 at lade foretage det i Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 § 10, 2det Stykke, jfr. Hovedbekendtgørelsen af 30. December 1909 § 25, omhandlede Eftersyn, for saa vidt Føreren af et saadant Skib eller Fartøj ved det Syn, der vil være at afholde inden 1. Januar 1911, for Synsmanden godtgør ved en Erklæring paa Tro og Love fra en troværdig og sag- kyndig Mand, som ikke er i Rederens eller Ejerens Tje- neste — subsidiært fra vedkommende Skibbygger eller Værft — at den udvendige Skibsbund og Roret m. m. ved Eftersyn i 1909 viste sig at være i fuldt forsvarlig Stand; den paagældende Erklæring maa være forsynet med Tro- værdighedsattest, der i Indlandet er udstedt af Politivrig- heden, i Udlandet af en stedlig offentlig Myndighed eller en dansk Konsul.

For saa vidt Erklæringen af Synsmanden befindes tilfredsstillende, vil den ved Synet være at indføre i Af- skrift i Skibets Tilsynsbog. Afskriftens Rigtighed be- kræftes af Synsmanden.

Den i Instruksen af 30. December 1909 for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd un- der Afsnit 1. Almindelige Bestemmelser om- handlede Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe, tjener — i Henhold til Indenrigsministeriets Skrivelse af 24. Juli s. A. — som Vejledning for danske Rederier og Skibsførere ved Anskaffelse af de foreskrevne Lanterner samt som Rettesnor for Orlogsværftets Prøve- anstalt ved Undersøgelse af Skibslanterner.

Ældre Skibsllys, som ikke i Henhold til § 22 i Hoved- bekendtgørelsen af 30. December 1909 skulle være god- kendte af Orlogsværftets Prøvekammer, ere derfor til- ladte, for saa vidt de fyldestgøre de i Anordningerne af 22. Januar 1897 og 23. Februar 1906 angaaende inter- nationale Søvejs-Reglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe indeholdte Fordringer, selv om de ikke paa alle Punkter maatte være i Overensstemmelse med For- skrifterne i ovennævnte Bekendtgørelse af 13. Marts 1902.

Støbte Zinktavler med Anvisning til skibbrudnes Red- ning, jfr. Bestemmelsen i Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 § 2 r. samt Hovedbekendtgørelsen af 30. December 1909 § 17, ville kunne faas til Købs paa Det kgl. Søkort- Arkiv til en Pris af 3 Kr. 50 Øre pr. Stk.

I Stedet for Zinktavler vil dog kunne anvendes Zink- plader med paamalet Skrift eller lakerede Tavler af Pap med tydeligt Tryk, der ophænges saaledes at de ikke ere udsatte for Ødelæggelse af Regn og Sø.

Den paa de ovennævnte Zinktavler anbragte Indskrift er saalydende:

Anvisning for Skibbrudne til Brugen af Rednings- apparaterne.

Sirander Skib under farefulde Omstændigheder i Nærheden af Redningsstation, vil der blive iværksat Red- ningsforsøg fra Land, enten med Redningsbaad eller Ra- ketapparat. Om Natten meldes Redningsvæsenets An- komst ved Afsendelse af Knaldraketter. Raketappara- terne anvendes saaledes:

1. En smækker Line udskydes over Skibet. Grib Linen. Giv derpaa Signal til Land — om Dagen ved at lade en af Mandskabet fjerne sig fra de øvrige og svinge

- med Armene, et Tørklæde eller andet, om Natten ved afvekslende at vise og skjule Lanterne eller Lys*).
2. Naar der derpaa gives Signal fra Land — om Dagen ved at en Mand fjerner sig fra de øvrige og svinger et rødt Flag, om Natten ved at et rødt Lys afvekslende vises og skjules**)
 - hal da ind paa Linen, til De faar fat i en Stjerteblok med en Ud- og Indhaler-Løber.
 3. Gør Stjerten fast til Masten godt over Dækket eller til højeste sikre Sted paa Skibet. Naar Stjerten er fast og Raketlinen gjort los fra samme, forvis Dem da om, at Ud- og Indhaleren skærer frit i Blokken; giv derpaa Signal som før.
 4. Fra Land stikkes en Trosse paa Udhaleren og hales ud til Skibet.
 5. Gør Tampen af denne Trosse fast $\frac{1}{2}$ Meter over Stjerteblokken.
 6. Gør Udhaleren los fra Trossen og giv Signal som før.
 7. Fra Land hales en paa Trossen vandrende Redningsstol ud til Skibet; lad 1 Person sætte sig i den og giv Signal som før; Folk i Land hale da Redningsstolen ind og ud, til alle ere reddede.
 8. Kan Trossen ikke anvendes, hales Redningsstolen ud og ind ved Hjælp af Udhaleren alene. Send Kvinder, Børn og hjælpeløse Personer i Land først.
Lad være at forlade Skibet i egne Baade.
 9. Hold saavidt muligt Skibet belyst under Redningsforetagendet.

*) Board of Trade har foretaget den Forandring, at der i Stedet for, at der vises og skjules en Lanterne, svinges med en Lanterne.

**) Board of Trade har foretaget den Forandring, at der i Stedet for, at der vises og skjules et rødt Lys, svinges med et rødt Lys.

I Reglement i Henhold til Sølovens § 45 for Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe af 1. Juli 1908 er det i § 13 bestemt, at i Skibe paa 100 Reg-Tons Brutto og derover skal et Aftryk af det nævnte Reglement være anbragt paa et iøjnefaldende Sted i Folkerummet.

Plakataftryk som de omhandlede ere i forskellige Formater bragte i Handelen til en Pris af henholdsvis 75 og 35 Øre pr. Stk. af Firmaet Olaf O. Barfod & Co.s Forlag, Vingaardsstræde 6, Kjøbenhavn.

I Henhold til § 27 i Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 udredes Omkostningerne ved Synsmændenes Tjenesterejser samt Dagpenge af Statskassen. Regning herover forsynet med Paalegning af Synsstedets Politivægrighed om, at de Synsforretninger, der have foranlediget de paagældende Udgifter, ere afholdte, indsendes ved Udgangen af hvert Kvartal til Ministeriet gennem Politivægrigheden i den Jurisdiktion, i hvilken Synsmanden har Bopæl.

Ministeriet for Handel og Søfart den 22. Juni 1910.

W. Weimann.

Emil Krogh.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet uden nogen væsentlige Svingninger fra sidste Uge, udover at Østnorge har maattet give Tillæg paa Islaster. Af disse er der atter flere i Markedet ogsaa for Sejlere, men kun faa prompte.

Tyskland og Rusland er vedvarende mat og særlig har Petersborg skuffet Rederne, som har dirigeret dertil. Botenhavet ligger uforandret, men Befragterne er fremdeles vanskelige at komme an med. Syd- og Vestsverig har fremdeles nogle Laster. Rederne stiller sig i Almindelighed afventende og slutter kun for det øjeblikkelige Behov, hvad der ogsaa maa anses for heldigst. Returfragter Vest fra ligger uforandret med nogen Knaphed for Kullaster, dog har der været enkelte Foderstofflaster, som har dækket nogen Tonnage. Tørnen paa Kulplads er fremdeles tilfredstillende, og der er kun faa Sejlere paa Pladserne, men Tørnen i Clayhavne er vedvarende lang, og Havnene overfyldte med Skibe.

Angaaende de mindre Skibe har der fra Nördtyskland i de sidste Dage været enkelte Kornlaster fremme, saaledes sluttedes for Rug fra Stralsund 3 Mk., Greifswald $3\frac{1}{4}$ Mk., hvorimod Rostock for Havre kun gennemførte $3\frac{1}{4}$ Mk.; Königsberg vil kun optage Skibe for Korn i Forbindelse med Trælast, og Danzig udbyder nogle Ruglaster at aflade i denne Maaned. Disse har saaledes ingen Interesse uden for dærliggende Skibe. De russiske Havne er stadig ret flove, og der foreligger intet nævneværdigt nyt derfra. Med Hensyn til Sverig er det tyndt svært ud med Stenlaster fra de sydligere Pladser, hvorimod Halmstad har sluttet flere Skibe, navnlig til Lübeck 3 Mk.; Lysekil noterer vedblivende til Stettin $3\frac{1}{2}$ Mk., Königsberg $3\frac{3}{4}$ Mk., Brunsbüttelkoog $3\frac{3}{4}$ à 4 Mk. Norge har ud over nogle Islaster til Stralsund, Wismar og Rostock $7\frac{1}{2}$ à 8 Mk. saa godt som intet af Interesse; derimod har Danmark flere Hvedelaster særlig til Sverig, bl. a. til Åhus, Falkenberg 12 à 13 Øre. Kjøbenhavn er som sædvanlig meget flov, men der er heller ikke overdrevent mange Skibe; der sluttedes for Hvede til Svendborg 10 Øre og for Oljekager til Stockholm $3\frac{1}{4}$ Kr.

Havarier og Forlis.

Osmo, Barkskib af Raumo, strandet ved Gedser paa Rejse fra Kiel til Finland, er af Switzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn. Skibet, der er læk, maa reparere.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 18./6. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 25./6. til Riga. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 24./6. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 25./6. Sydpa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 25./6. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonia 26./6. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank. Garston 20./6. — Arno, Strubberg, afg. Newcastle 22./6. til Genua. — Aurora, Fischer, afg. Riga 25./6. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 26./6. til Riga. — Beira, Lunge, ank. Malaga 25.6. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Dunnehead 26./6. for Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 22./6. hertil. — Christian IX, Holm, afg. London 25./6. til Aarhus. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 25./6. — Douro, Søberg, pass. Dartmouth 23./6. for Oporto. — Esbjerg, Strufve, dokker. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 27./6. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 22./6. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 25./6. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25./6. til Kristianssand. — Hengest, Munck, ank. hertil 27./6. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 26.6. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 9./6. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 24./6. for London. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 26./6. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Philadelphia 25./6. hertil. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 24./6. til Antwerpen. — Kursk, Gomme-

sen, pass. Holtenau 21./6. for Bordeaux. — Leopold II, Rasmussen, ank. Hull 22./6. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./6. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 23./6. — Louisiana, Ørsted, afg. St. John 20./6. til Browhead. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 25./6. til Piræus. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Holtenau 25./6. for Dunkerque. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Petersborg 15./6. — Nordjylland, Jacobæus, ank. hertil 26./6. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Antwerpen 26./6. hertil. — Omsk, Harder, afg. herfra 26./6. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 21./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 18./6. til Boston. — Perm, Christensen, afg. Hull 25./6. til Libau. — Pregel, Iversen, ank. Petersborg 25./6. — Saga, Wiberg, afg. herfra 26./6. til Riga. — Seine, Dampt, ank. hertil 27./6. — Texas, Lissner, dokker. — Thyra, Jørgensen ank. Stettin 26./6. Tyr, Thaning, ank. hertil 26./6. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 24./6. til New York. — Viking, Nelleman, afg. herfra 26./6. til Arendal. — Vendsyssel, ank. hertil 27./6. — Vadfin, ank. Stettin 23./6. — Karin, ank. Liverpool 23./6. — Vadsø, ank. hertil 26./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 23./6. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 16./6. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 23./6. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 21./6. — Russ, Petersen, ank. Kronstadt 22./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 22./6. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Uleåborg 15./6. til Barry. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Alexandria 22./6. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Uleåborg 18./6. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 11./6. — Newa, Dahl, ank. Aberdeen 18./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 22./6. — London, Bom, afg. Hamburg 23./6. til Petersborg. — Paris, Tholander, afg. Råfsø 18./6. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, ank. Kronstadt 23./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 22./6. — Wien, Boeck Hansen, afg. Leith 23./6. til Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, ank. Bordeaux 23./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Hernøsand 23./6. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 24./6. — Carl Hecksher, Starck, ank. Petersborg 24./6. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 24./6. — Normannia, Eriksen, afg. New Brunswick 19./6. — Fuxinia, Lund, ank. Rotterdam 22./6. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 16./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Dunkerque 23./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Sagua 22./6. — Patria, Larsen, afg. New Ports News 9./6. — Graia, Sørensen, ank. Wiborg 22./6. — Astoria, Neergaard, ank. New York 23./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Leith f. O. 23./6. — Gallia, Nielsen, afg. Methil 23./6. — Caledonia, Hansen, ank. Dunkerque 22./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Dunkerque 24./6. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kronstadt 23./6.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grimsby 23./6. — Granaria, Poulsen, afg. Leith 11./6. — Carbonia, Sørensen, ank. Boness 25./6. — Estonia, Winckler, afg. Barbados 14./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Bruges 24./6. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 24./6. — Secalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. St. John 20./6. — Boscia, Skovgaard, ank. Cardiff 19./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kjøbenhavn 24./6.

Det østasiatiske Kompagni. Bandon, Thomsen ank. Bangkok 11./6. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 11./6. til London. — Pangan, Knudsen, afg. Antwerpen 17./6. til Genua. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 20./6. til Soesoe. — Bintang, Juel Hansen, ank. Bangkok 5./6. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 23./6. til Shanghai. — Indien, Berg, pass. Perim 22./6. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 22./6. til Kjøbenhavn. — Cathay, Kruuse, pass. Quessant Creach 24./6. for Kjøbenhavn.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Rotterdam 25./6. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 15./6. til Havre. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 18./6. til Demerara.

Thore. Sterling, Nielsen, afg. Leith 24./6. til Kjøbenhavn. — Gambaetta, Riese, afg. Burntisland 24./6. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorshavn 24./6. til Kjøbenhavn. — Mjølner, Clausen, ank. Akureyri 25./6.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, afg. Aarhus 25./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Wiborg 23./6. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Methil 24./6. — N. G. Petersen, Block, afg. Kiel 24./6. — Ajax, Brorsen, ank. Preston 26./6. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 24./6. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Frederikshavn 24./6. — G. Kock, Jørgensen, ank. Petersborg 25./6. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Petersborg 26./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Rouen 25./6. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Hull 24./6. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Newcastle 24./6. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Petersborg 26./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sevilla 25./6. — Martha, Christensen, ank. Karlsborg 17./6. — Elna, Rathje, afg. Antwerpen 24./6. — Therese, Petersen, afg. Blyth 22./6. — Simonne, Møller, ank. Karlsborg 23./6. — Jeanne, Løffler, ank. Antwerpen 20./6. — Vera, Riso, afg. Howden Dock 22./6. — Daisy, Lagesen, afg. Skelesta 18./6. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 21./6.

Torm. Sara, Jeusen, ank. Rouen 26./6. — Helene, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 24./6. — Sjælland, Dam, ank. Hull 26./6. — Agnete, Sonnichsen, afg. South Shields 25./6. — Hermia, Hansen, afg. Wear 24./6. — Alice, Schultz, ank. Odense 26./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Hamburg 22./6. — Vera, Thing, ank. Kolding 26./6. — Freja, Nielsen, afg. Boston 23./6. til Lerwik.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Archangel 16./6. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 15./6. for Stockholm. — Fanny, Eriksen, ank. Nantes 24./6. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 22./6. for Stockholm. — Alexy, Lorentzen, ank. St. Nazaire 23./6. — Dagny, Sørensen, ank. Pasages 20./6. — Mary, Bang, ank. Tynen 16./6.

Sejlskibe.

Fang-Nordby. Sørine, Andersen, afg. London 16./6. til Charlton (Hudsonbugten). — Prins Valdemar, Hansen, afg. Swansea 20./6. til Pisagua.

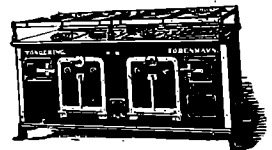
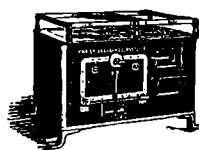
Æra. Lauritz, Folmer, ank. Esbjerg 22./6. — J. A. Kroman, Christensen, ank. Gøteborg 22./6. — Ino, Weber, ank. Menaibridge 22./6. — Valborg, Johansen, ank. Swinemünde 22./6. — M. Hay, Petersen, ank. Juelsminde 22./6. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 23./6. — Harris, Torsteinson, ank. Cahirciveen 23./6. — Neptun, Jensen, ank. Travemünde 23./6. — C. M. Petersen, ank. Karlshamn 24./6. — Æra, Christensen, ank. Gefle 24./6. — Immanuel, Bager, ank. Hernøsand 24./6. — Ellen, Lauritzen, ank. Dunkerque 25./6. — Hydra, Christensen, ank. Skutskär 25./6. — Marie, Petersen, ank. Dysart 23./6. — Rut er den 8./6. prajet paa 44° N. Br. 36° V. Lgd. vestg. — Carler 13./6. prajet paa 56° N. Br. 31° V. Lgd. vestg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. Juni 1910. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart. — Cirkulære Nr. 2 til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

KABYSKOMFURER & SKIBSOVNE AL SLAGS STØBEGODS

SMUKT - BILLIGT - HOLDBART FORLANG KATALOG



CHRISTIANSHAVNS JERNSTØBERI LUDVIG BRØNNUM

TLF. 1630 AMAGERTORV 6 (HAFNIA) TLF. 997

Til Skibsbrug

anbefales

Carlsberg Ølsorter Carlsberg Mineral

Leveres fra Depotet:

Havnegade 47. Telefon 4980.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjerch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg. Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou
Telegr.-Adr.: P. Schou.
Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Skibsfører

søges straks.

En absolut dygtig og paa-
lidelig Mand, kendt i Smaa-
skibsarten, kan faa Plads
som Fører af et Skib, mod at
indskyde 4.500 Kr. Skibet er
meget fordelagtigt og godt
udhalet; sejler uden Ballast,
60 Tons Netto, laster 132 Tons
dw., 6.500 Kbf. Træ. Billet,
mrk.: „284“, bedes indlagt paa
Bladets Kontor.

Hill-Madsen[®]
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibs-
fornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER.
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19.546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mellegade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Pettilinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn. K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER).

BERETNING

fra

Dansk Sejlskibsrederi-Forening

for Aaret 1909.

Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening aflægger herved følgende Beretning om Foreningens Virksomhed i det siden sidste Generalforsamling forløbne Aar.

Bestyrelsen.

Af Foreningens Bestyrelse udtraadte udenfor Tur paa den sidste ordinære Generalforsamling, den 3. Juli f. A., Konsul P. Rechner, Aalborg; og efter Tur Mægler A. Hansen, Svendborg, der ikke ønskede Genvalg; Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, og Translatør L. Rasmussen, Svendborg.

I Stedet for de to førstnævnte valgtes henholdsvis Skibsreder Alf. Nielsen, Rudkøbing, og Skibsreder C. V. Petersen, Svendborg. J. C. Carlsen og L. Rasmussen genvalgtes. Endvidere valgtes — i Henhold til den foretagne Ændring i Foreningens Love — som nyt Medlem for Afdelingen for mindre Skibe, Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal. De afgaaede Revisorer Skibsreder P. N. Harbye, Nordby, og Skibsmægler R. S. Hansen, Thuro, genvalgtes ligeledes.

Bestyrelsen beklager, at den ved Konsul Rechner og Skibsmægler A. Hansens Udtræden mister to indsigtfulde Medlemmer, og Foreningen skylder dem Tak for det store Arbejde, de har udført i Foreningens Interesse.

Paa et umiddelbart efter Generalforsamlingens Slutning afholdt Bestyrelsesmøde valgtes Konsul C. P. Lund,

Rønne, til Formand, og i Stedet for Skibsreder P. N. Winther, Nordby, der havde ønsket at blive fritaget for Hvervet som Næstformand, valgtes Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal.

Foreningens Kasserer C. Minor Rasmussen valgtes til Sekretær, da Kontorchef Krogh havde ønsket at træde tilbage. Foreningens Bestyrelse har saaledes i det forløbne Beretningsaar bestaaet af: C. P. Lund, Rønne, Formand; N. J. Ohlsen, Marstal, Næstformand; J. C. Carlsen, Marstal; J. Ph. Jørgensen, Thuro; Alfred Nielsen, Rudkøbing; C. V. Petersen, Svendborg; A. P. Rasmussen, Nykøb. Mors; L. Rasmussen, Svendborg; N. E. Schmidt, Marstal; P. N. Winther, Nordby.

Kredsstyrelserne.

I Kredsstyrelsen for Fyn og Langeland er Formanden, forhenv. Havnefoged Møller, Svendborg, udtraadt, og Skibsmægler H. A. Hansen, Thuro, valgt i Stedet. Foreningen skylder ligeledes Havnefoged Møller Tak for det store Arbejde, han har udført i Foreningens Interesse.

Regnskabet.

Foreningens Regnskab for Aaret 1909 udviser følgende:

Indtægt:				Udgift:			
	Kr.	Ø.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken pr.							
31. December 1908	30	21					
Kassebeholdning pr. 31. December							
1908	392	03	422	24			
Indbetalt af Kredsafdelingen for:							
Bornholm	193	39					
Sjælland	293	05					
Fyn og Langeland	1,920	90					
Ærø	2,004	40					
Øst-Jylland	135	00					
Nord-Jylland	85	00					
Thyland og Mors	106	55					
Fanø og Vest-Jylland sydfor							
Limfjorden	476	19					
Afdelingen for mindre Skibe	2,463	10	7,677	58			
Overordentlige og udenlandske Medlemmer.			167	50			
Renter			51	94			
			8,319	26			
Administrationsudgifter:							
Kontorudgifter	460	25					
Rejseudgifter	729	55					
Lønninger	1,266	63					
Porto og Telegrammer	124	73					
Annoncer	64	50					
Bogtrykkerarbejde	135	50					
Forskelligt	40	88					
					2,822	04	
Revision					62	00	
Bidrag til Fællesrepræsentationen					500	00	
Stenografering ved Generalforsamlingen					123	00	
Anskaffet Inventar					7	45	
A/S Dansk Søfartstidende:							
Resttilgodehavende for 2. Halvaar							
1908	1,233	60					
Abonnement i 1. Halvaar 1909	2,195	60					
Betalt à Konto for 2. Halvaar 1909	600	00					
					4,029	20	
(Medlemsbladet kostede i 1909: Kr. 4,323.20)							
Indestaaende i Privatbanken pr.							
31. Dec. 1909	579	64					
Kassebeholdning pr. 31. Dec. 1909	195	93					
					775	57	
					8,319	26	

Balance pr. 31. December 1909.

AKTIVER.		Kr. Ø.	Kr.	Ø.	PASSIVER.		Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken pr. 31. December 1909		579 64			A/S Dansk Søfartstidendes Tilgodehavende pr. 31. December 1909		1,527	60
Kassebeholdning pr. 31. Dec. 1909		195 93			Saldo		3,119	94
			775	57				
Kontorinventar	Kr. 677.14							
÷ 10% Afskrivning	» 67.71		609	43				
Overgaaet til Dansk Sejlskibsrederi- Forenings Reservefond:								
*) Forbundets Bankkonto pr. 31. December 1909	2,875 37							
Forbundets Kassebeholdning pr. 31. December 1909 ...	295 44							
Renter i Privatbanken (fra 31. Dec. 1909 til 31. Marts 1910)	26 93		3,197	74				
Kontorinventar	Kr. 72.00							
÷ 10% Afskrivning	» 7.20		64	80				
			4,647	54			4,647	54

*) Se andet Sted i Beretningen.

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1910.

C. Minor Rasmussen.

Vi, undertegnede Revisorer, har Dags Dato revideret ovenstaaende Regnskab med Bilag, samt eftersat Kassebeholdningen og befundet alt i Orden.

Svendborg, den 24. Maj 1910.

P. N. Harbye.

R. S. Hansen.

Foreningens Sæde og Hjemsted.

Paa ovennævnte Generalforsamling vedtoges den Lovændring, at Foreningens Hjemsted bestemmes af Bestyrelsen. I Henhold hertil vedtoges paa det ligeledes ovenfor nævnte Bestyrelsesmøde at flytte Foreningens Kontor til Svendborg. Denne Flytning er derefter foretaget i April Maaned i indeværende Aar, hvorefter Foreningens Adresse har været: Valdemarsgade 3, 1ste Sal, Svendborg.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

I Skrivelse af 5. Juli 1909 har Foreningens tidligere Formand, Konsul R e c h n i t z e r, Aalborg, meddelt denne, at han ønskede at afgive sit Mandat som Foreningens Repræsentant i Fællesrepræsentationen. Bestyrelsen har derefter valgt Skibsreder N. J. O h l s e n, Marstal.

Det vil af den sidste Aarsberetning være Medlemmerne bekendt, at der mellem Ministeriet for Handel og Søfart og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har været ført Forhandlinger om dennes Vedtægter. Disse Forhandlinger førte endelig til et Resultat, hvorefter Ministeren for Handel og Søfart under 5. Oktober f. A. har sladfæstet Vedtægterne som gældende indtil videre.

I Henhold til de ny Vedtægter har Bestyrelsen i November Maaned foretaget Valg til Fællesrepræsentationen. Som Delegerede valgtes Konsul C. P. L u n d, Rønne, Foreningens Formand (Genvalg); Translatør L. R a s m u s s e n, Svendborg (for Afdelingen for mindre Skibe); Skibsreder N. J. O h l s e n (Genvalg).

Som Suppleanter og henholdsvis valgtes Skibsbygmester J. P. h. J ø r g e n s e n, Thurø (1ste Suppleant); Skibs-

reder N. E. S c h m i d t, Marstal (2den Suppleant); Skibsreder J. C. C a r l s e n, Marstal (3die Suppleant).

Foranlediget ved en fra Fællesrepræsentationen modtagen Skrivelse, hvori meddeles, at Ministeriet for Handel og Søfart maa ønske at modtage Andragender og Henvendelser fra de Organisationer, der henhører under Fællesrepræsentationen, gennem denne, har Bestyrelsen, idet den henviser til § 1 i Repræsentationens Vedtægter, der sikrer hver enkelt Forening dens fulde Selvstændighed, udtalt, at den i alle almindeligt forekommende Tilfælde ikke har noget at indvende imod en saadan Ordning; den maa dog mene, der kan forefalde Tilfælde, hvor en Afvigelse fra denne Regel ikke alene vil være ønskeligt for Foreningen, men ogsaa nødvendigt.

Bestyrelsen har i Skrivelse af 7. Marts d. A. andraget Fællesrepræsentationen om, at de Referater, denne offentliggør af sine Forhandlinger, fremtidig maa fremtræde i en fyldigere Form, idet man forment, at dette vilde vække forøget Interesse for Repræsentationen og dens Arbejde, særligt i Sejlskibskredse. Repræsentationen har dog ikke ment at kunne imødekomme dette Ønske, men henviser til, at et mere udførligt Referat vil blive for vidtløftigt og for kostbart; derimod vil nærmere Oplysninger kunne faas i Tilfælde, hvor de Delegerede formener ikke at kunne give tilstrækkelig detailleret Referat af det forefaldne.

Sammenslutningen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund.

Paa Foreningens sidste Generalforsamling førtes der en ret indgaaende Forhandling om en Sammenslutning af disse Organisationer.

Generalforsamlingen gav enstemmig sin Tilslutning til, at Sagen burde fremmes i et Udvalg.

I Henhold hertil blev Tanken om en Sammenslutning drøftet paa Forbundets Aarsmøde i Svendborg, den 18. September f. A., hvor følgende Resolution vedtoges:

»I Tilslutning til det paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus, den 3. Juli f. A., enstemmigt udtalt Ønske om at søge Arbejdet angaaende en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund fremmet i Udvalg, anmoder Generalforsamlingen Repræsentantskabet om, at dette Ønske imødekommes hurtigst.

Generalforsamlingen udtaler endvidere Haabet og Ønsket om, at Udvalgets Arbejde maa blive hurtigt fremmet, og at det maa lykkes at opnaa et for vor Sejlskibsfart heldigt Resultat.«

Dette Udvalg, der for Foreningen kom til at bestaa af J. C. Carlsen, J. Ph. Jørgensen, Alf. Nielsen, N. J. Ohlsen, Translatør Rasmussen, N. E. Schmidt og for Forbundet af dettes Repræsentantskab, traadte sammen i Svendborg, den 9. Oktober f. A., hvor følgende Overenskomst vedtoges med alle Stemmer.

- 1) De i begge Foreninger indmeldte Skibe danner for Fremtiden kun een dansk Sejlskibsrederorganisation under Navn af Dansk Sejlskibsrederi-Forening, dog med Bibeholdelsen af Afdelingen for mindre Skibe.
- 2) Forbundets Repræsentantskab træder tilbage, og Vedtægterne sættes ud af Kraft.
- 3) Dansk Sejlskibsrederi-Forening optager Forbundets Formaal, saaledes som Bestyrelsen finder det mest formaalstjenligt, og indenfor den Ramme, Generalforsamlingen til enhver Tid maatte fastsætte.
- 4) De nuværende Fragtrater bliver gældende under Navn af Dansk Sejlskibsrederi-Forenings.
- 5) Foreningen overtager Forbundets Inventar og eventuelle Pengemidler, der skal danne en Reservefond, hvoraf særlig Udgifter til Fragtformaal skal afholdes, derimod bliver en eventuel Gæld Foreningen uvedkommende.
- 6) Denne Ordning træder i Kraft fra 1ste Januar 1910.

I Anledning af den saaledes tilvejebragte Sammenslutning skal Bestyrelsen udtale:

Tanken om en Sammenslutning af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund maa siges at gaa tilbage til det Tidspunkt, hvor man med nogenlunde Sikkerhed kunde antage,

at det Haab, man ved Forbundets Dannelse nærede om en betydelig Tilslutning fra Udlandets Side, ikke vilde gaa i Opfyldelse. Det maatte nemlig staa klart for enhver, at Forbundet ikke i sin oprindelige Skikkelse vilde være i Stand til at opfylde de vidtgaaende Krav, man fra flere Sider stillede til det, uden en ret betydelig Indmeldelse fra Udlandet, og at, naar denne Indmeldelse udeblev, det da vilde være rigtigst at bringe det ind under en Form, der bedre kunde tilfredsstille danske Forhold. De danske Redere førte Tanken om et nordevropæisk Fragtforbund for Sejlskibe ud i Livet paa Basis af en med god Grund forventet, men som det senere viste sig, uopnaaelig Støtte fra Nabolandene, og Udeblivelsen af denne Støtte maatte nødvendigvis medføre, at det hovedsagelig — i alt Fald for flere Farters Vedkommende — blev Danmark, der kom til at staa ene i Kampen for Opnaaelsen af bedre Sejlskibsfragter.

Dette Forhold maatte selvfølgelig blive uholdbart i Længden, og Bestyrelsen er af den sikre Overbevisning, at Centralisationen af alle Sejlskibsfartens Formaal indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening vil vise sig heldig og bidrage mægtigt til at samle de danske Sejlskibsredere og styrke Foreningen, ligesom Samarbejdet med det nærmeste Udlands Sejlskibsredere utvivlsomt vil lettes. Ved at Foreningen saaledes ogsaa overlager det Formaal, som Forbundet hidtil har arbejdet for, vil Bestyrelsen have for Øje, at Arbejdet for disse Formaals Fremme stadig sker med al den Forsigtighed, som Forholdene og de vekslende Konjunkturer paabyder, og saaledes, at de øvrige Formaal, der findes paa Foreningens Program, og da i første Række den Enighed og det Sammenhold mellem Medlemmerne, der er en Livsbetingelse for Foreningen, ikke i nogen Henseende udsættes for at lide Skade eller svækkes.

Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Regnskab i Tiden fra 1ste Juli 1909 til 31. December s. A. udviser:

Vindings- og Tabs-Konto.

INDTÆGT:		Kr.	Ø.	UDGIFT:		Kr.	Ø.
Indkomne Restancer i 1909:				Administrationsudgifter:			
Aktive Medlemmer	681	70		Kontorudgifter	588	23	
Indvundne Renter	97	04		Rejseudgifter	525	70	
			778	Lønninger	1,150	00	
Merudgifter			1,485				2,263 93
			2,263				2,263 93

Balance-Konto.

AKTIVER.		Kr.	Ø.	PASSIVER.		Kr.	Ø.
Indestaaende i Privatbanken pr.				Medlemmernes Tilgodehavende ..	3,197	74	
31. Dec. 1909	2,875	37		Inventar		64	80
Kassebeholdning pr. 31. Dec. 1909	295	44					
Renter (til 31. Marts 1910)	26	93	3,197				
Inventar	Kr. 72.00						
÷ 10 % Afskrivning	7.20		64				
			3,262				3,262 54

Kjøbenhavn, den 31. Marts 1910.

C. Minor Rasmussen.

Ovenstaaende Regnskab med Bilag er af undertegnede revideret, Aktiverne forevist, og intet fundet at bemærke.

Svendborg, den 18. Maj 1910.

C. W. Clausen.

R. P. Lolk.

„Haandbog i praktisk Sømandsskab“ af Kaptajn Jens Kusk Jensen.

Efter at første Udgave af denne Bog var udsolgt, har Foreningen i 1907 med Indenrigsministeriets Understøttelse udgivet en ny Udgave i et Oplag af 2500 Eksp.

I denne Udgave er Tegningerne indsat ved Teksten, hvorved Bogen har vundet betydeligt i Brugbarhed, og den nyder da ogsaa overalt Paaskønnelse som et udmærket Hjælpemiddel ved de unge Søfolks Uddannelse, hvorfor Bestyrelsen henstiller til Medlemmerne — særlig til Skibsførerne — at de bringer Bogen i Erindring hos de unge Sømænd.

Foreningen paadrog sig ved Udgivelsen en ret betydelig Gæld, der den 31. December f. A. var nedbragt til Kr. 4389.90. Som Aktiver herfor havdes 148 indbundne og 1389 uindbundne Eksemplarer. Ved Beretningens Afslutning var Restgælden ca. Kr. 3339.90, som Bestyrelsen ønsker at afvikle snarest muligt.

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie.

Som det vil erindres, førtes der paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings sidste Generalforsamling en meget indgaaende Diskussion om denne Lov og dens mulige Følger for den danske Sejlskibsfart. Det fremgik af Forhandlingerne, at man overalt i Sejlskibsfartskredse befrygtede en Nedgang af danske Skibes Konkurrencedygtighed overfor Udlandet, navnlig det Udland, der ikke har tvungent Lastemærke, og man fandt det stridende mod Skibsfartens Interesser, at saavel denne Lov som »Tilsynsloven« er forelagt Rigsdagen, uden at der forinden er givet Skibsfartens Organisationer Lejlighed til at udtale sig derom. Ligeledes beklagede man de med Loven følgende Udgifter for vor Sejlskibsfart, der under de nuværende daarlige Konjunkturer vanskeligt kan taale forøgede Udgifter, saafremt der skal være noget Haab om dens Bestaan.

Under 28. Juli f. A. har Bestyrelsen indgivet følgende Andragende, der med Fællesrepræsentationens Anbefaling er tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart:

»I Tilknytning til den paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus, den 3. ds., vedtagne Resolution, saalydende: »Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrygter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Myndighed til at meddele Dispensation, der ved Lovens § 5 er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre Nedgang i danske Skibes Konkurrencedygtighed, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer man Ministeren til at undersøge Muligheden for, at Dispensationen meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven kun finder Anvendelse paa Skibe, der farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført. Generalforsamlingen maa derhos anse det for nødvendigt, at de samme Fordringer, som Udlandet stiller til danske Skibe, med Hensyn til Lastelinie, ogsaa fra dansk Side stilles til vedkommende fremmede Nationers Skibe under Ophold i danske Havne«.

udbeder Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig den højtærede Repræsentations Medvirken til, at det i Resolutionen benyttede Udtryk »gruppevis«, af Ministeriet for Handel og Søfart maa blive tillagt en Betydning, der er i Overensstemmelse med de Ønsker og Forhaabninger, som man overalt indenfor Sejlskibsfarten nærer til den, ifølge § 5 i »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«, Ministeren for Handel og Søfart iiddelte Dispensationsmyndighed; thi om man end indenfor Sejlskibsfarten ikke tvivler om Ministerens gode Vilje til at benytte sin Dispensationsret saaledes, at danske Skibe ikke paa Grund af Lastelinie-loven vil blive uheldigere stillet i Konkurrencen end andre Nationers Skibe, saa staar det dog klart for Bestyrelsen, at selv om man bortser fra den med Erhvervelsen af Dispensationen for-

bundne Ulejlighed, saa vil den af Sejlskibsrederne med saa god Ret ønskede Ligestillethed med andre Nationers Skibe kun kunne opnaas, naar Dispensationen gives fra det Øjeblik, den midlertidige Lov træder i Kraft, samt vedvarer, indtil den endelige Lov træder i Stedet.

I Henhold hertil andrager man den højtærede Fællesrepræsentation om, at den hos Ministeren for Handel og Søfart vil søge udvirket, at der bliver givet Dispensation fra Lastelinie-loven i alle de Tilfælde, Skibet ikke anløber britiske Havne eller andre Havne, hvor der gælder Lasteliniebestemmelser, og saaledes, at den tildeles den enkelte Reder for alle hans Skibe og træder i Kraft samtidig med »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie« og vedvarer, indtil denne afløses af den endelige Lov.

For at lette og simplificere det overordentligt store Arbejde, der vil blive paaført, saavel Ministeriet som Rederne, ved Ansøgning om Dispensationen, tillader Bestyrelsen sig at anbefale, at denne kan søges efter en af vedkommende Ministerium til den enkelte Reder udsendt Ansøgningsblanket, alt dog med det Forbehold, at Ministeriet for Handel og Søfart ikke omgaaes med den Tanke at stille Skibsfarten endnu lempeligere Vilkaar i Udsigt.

Man tillader sig at vedlægge »Dansk Søfartstidende«s stenografiske Referat af den paa Generalforsamlingen førte Diskussion om »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«.

Det vil heraf ses, at Loven har vakt en Bekymring og Utilfredshed i alle Sejlskibskredse, som næppe nogen anden dansk Søfartslov«.

Bestyrelsen maa beklage, at Ministeriet for Handel og Søfart ikke har fundet Anledning til at besvare dette Andragende, idet en Besvarelse utvivlsomt vilde have medført, at Sejlskibsrederne havde faaet en klarere Opfattelse af Loven, særlig om Rækkevidden af den Dispensationsmyndighed, der ifølge Lovens § 5 er hjemlet Ministeren for Handel og Søfart. Hertil kommer, saa vidt man kan skønne, at Skibsfartens Centralorganisation, Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart — naar undtages i et ganske enkelt Tilfælde — ikke af Ministeriet er givet en saadan raadgivende Indflydelse, som den i Almindelighed har indtaget overfor andre vigtige Sager, der vedrører Skibsfarten. Denne raadgivende Stilling synes i den her omhandlede Sag at være overført til den under 27. Januar 1909 til Udarbejdelse af Udkast til Lov om Lastelinie nedsatte Kommission, eller rettere sagt til et indenfor Kommissionen nedsat snævrere Udvalg, hvori ingen af Sejlskibsfartens Repræsentanter har Sæde. Som Følge af disse Forhold har Foreningens Stilling til Loven været meget vanskelig og har nærmest kun kunnet blive en afventende.

I Februar d. A. indgav Bestyrelsen til Fællesrepræsentationen en udførlig Redegørelse over Lastelinie-lovens skadelige Virkninger paa den danske Sejlskibsflaades Lasteevne samt fremsatte de Krav, Sejlskibsfarten maatte stille til en endelig dansk Lov. Denne Skrivelse blev behandlet i Fællesrepræsentationens Februarmøde, men da det her blev oplyst, at det endnu kunde være meget længe, inden Forslaget til den endelige Lov blev forelagt Rigsdagen, blev det vedtaget ikke at fremme Foreningens Skrivelse, men derimod sætte alle Kræfter ind paa at faa den midlertidige Lov ændret, inden Rigsdagen sendtes hjem. I Henhold hertil har Fællesrepræsentationen andraget Ministeren for Handel og Søfart om for Rigsdagen at forelægge et Forslag til Ændring af »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«, gaaende ud paa, at denne kun skal være gældende overfor de Lande, der har indført tvungen Lastelinie for danske Skibe, samt at der øves Gensidighed i danske Havne mod disse Landes Skibe. Endvidere har Repræsentationen henstillet, at der bliver givet den Lejlighed og tilstrækkelig Tid til at gennemgaa Forslaget til den endelige Lov om Lastelinie, forinden dette forelægges Rigsdagen.

Heraf vil ses, at det, Fællesrepræsentationen søgte at opnaa ved en Forandring af Loven, netop er det samme, som Foreningen i det foran gængivne Andragende søgte at opnaa ved Dispensation fra Loven, og det er Bestyrelsen en Tilfredsstillelse at se, at Skibsfartens Centralorganisation saa uforbeholdent har indtaget det samme Standpunkt overfor denne Lov, som Foreningen til Stadighed har hævdet. Desværre forelagde Ministeren ikke i Rigsdagssamlingen 1909—1910 det af Fællesrepræsentationen indsendte Forslag til Ændring af den midlertidige Lov, hvis Ulemper Skibsfarten saaledes vedblivende maa lide under.

Det vil føre for vidt at komme ind paa hele Lastelinieovens Historic her i Danmark, og tilmed er det næppe nødvendigt, da den endnu er i saa frisk Minde og omtalt i Fællesrepræsentationens sidste Beretning.

Bestyrelsen kan fuldt ud tiltræde den deri fremsatte Kritik og skal kun fremsætte nogle faa Betragtninger, væsentligst set fra Sejlskibsfartens Standpunkt.

Spørgsmaalet om en tvungen Lastelinie har i alle de Lande, hvor det har været fremme, vakt en meget stærk Modstand, idet Rederne med Rette har hævdet, at en Lastelinie vilde skade dem i Konkurrencen med de Lande, som intet Lastemærke havde. Naar en saadan Betragtning kunde fremsættes i de store Søfartslande: England, Tyskland, Frankrig og Norge, maatte den med endnu større Berettigelse gøres gældende i et lille Land som Danmark med en i Forhold til de nævnte Lande lille Skibsfart og som Følge deraf langt ringere Modstandsevne mod ny Byrder, tilmed da disse Lande i en Aarrække har været fortrolige med Muligheden af Indførelsen af en tvungen Lastelinie og saaledes til en vis Grad har kunnet tage denne i Betragtning ved Konstruktionen af deres Skibstyper.

I Ministeriets Betænkning til Lovforslaget siges: »at man — ledet af Ønsket om ikke med den foreslaede, kun midlertidigt gældende Ordning at paalægge Skibsarten større Byrder end højest nødvendigt — har anset det for rettest i det væsentlige kun at lade Forslagets Bestemmelser komme til Anvendelse paa de danske Skibe, imod hvilke de ovennævnte engelske Lovforskrifter fra 1. Oktober 1909 at regne vilde blive gjorte gældende. I Overensstemmelse hermed ere Sejlskibe af under 80 Tons undtagne, medens Dampskibe uden Hensyn til Størrelsen omfattes af Forslaget«.

Ministeriets gode Hensigt med denne Undtagelsesbestemmelse skal ingenlunde underkendes, men da den viste sig uigennemførlig, burde en geografisk Grænsebestemmelse være traadt i Stedet, f. Eks. Linien Lindesnæs—Texel, eventuelt Bergen—Texel, hvorved man havde undgaaet den Urimelighed at paabyde det overvejende Flertal af de mindre Sejlskibe — de som vel gaar udenfor Kystfart, men aldrig kommer til England — Lastelinieovens Bestemmelser.

Derved, at Ministeriet i Praxis giver Dispensation indenfor førstnævnte Linie — hvad man sikkert tør sige er en bydende Nødvendighed — ophæves vel nok det uheldige ved, at Loven ikke fastsætter en Fartsgrænse, men Opnaaelsen af Dispensationen har foraarsaget en Del Udgifter for den mindre Skibsfart, som kunde have været undgaaet.

Et andet Sted siges i Ministeriets Betænkning:

»Naar man paa den anden Side ikke har indskrænket Forslagets Bestemmelser til alene at omfatte Skibe, der fare paa engelske Havne, skyldes dette Muligheden af, at andre Lande — inden Emanationen af en endelig dansk Lov om nærværende Forhold — gennemføre lignende Tvangsregler som de engelske overfor fremmede Skibe«.

Det synes heraf med Tydelighed at fremgaa, at det er den nylig nævnte Mulighed, der har afholdt Regeringen fra at forelægge Lovforslaget saaledes, at det kun tog Sigte paa Skibe, som farer paa England. Bestyrelsen kan dog ikke tænke sig, at denne Grund kan tillægges en saadan Betydning, idet den maa formene, at der godt kunde have været givet Ministeren Bemyndigelse til at udvide

Lovens Rammer til ogsaa at omfatte de Lande, der senere indførte Tvangsforanstaltninger overfor danske Skibe.

Ved at give Loven en saadan Form vilde man vanskeligt kunne have rejst nogen berettiget Indvending imod den, og Regeringen vilde samtidig have opnaaet: at Rederne ikke kom til at tage de Konsekvenser, som vilde flyde af, at deres Skibe, efter at den engelske Lov var traadt i Kraft, anløb engelske Havne, uden at være forsynet med et paa Forhaand af de engelske Myndigheder anerkendt Fribordsmærke. Ligeledes vilde den Opfattelse fuldt ud være sket Fyldest, som i Kommissionsbetænkningen udtrykkes saaledes: at det vilde være heldigst og værdigst for den danske Stat, om de Love og Bestemmelser, der gjaldt i Danmark, ogsaa paa dette Omraade sikrede Landets Skibe imod Tvangsforholdsregler i andre civiliserede Landes Havne.

Bestyrelsen kan derfor ikke erkende, at der i det hele og store har været eller er saadanne Forhold til Stede, der retfærdiggør en Lov af den Rækkevidde, som den midlertidige Lov har.

Saa vidt Bestyrelsen paa det nuværende Tidspunkt kan overse det ret vanskelige og indviklede Lastelinie-Spørgsmaal, vil Sejlskibsfartens Krav og Ønsker med Hensyn til en endelig Lastelinie Lov i Korthed kunne formuleres saaledes:

At alle Sejlskibe i Fart østenfor Linien Lindenæs—Texel, eventuelt Linien Bergen—Texel — selv om de ikke til Stadighed holdes indenfor denne Linie — bør fritages for Lastelinieovens Bestemmelser;

at der ved Udarbejdelsen af de endelige danske Fribordsregler i videst muligt Omfang bør tages Hensyn til de specielle danske Sejlskibstyper.

Skulde et saadant dansk Lasteliniemærke, paasat efter særlige danske Regler, ikke kunne faa Auerkendelse i de Lande, der har indført Lasteliniebestemmelser for fremmede Skibe, tænker Foreningen sig den Mulighed, at der desforuden paasættes danske Sejlskibe et af disse Lande anerkendt Lastemærke til Vejledning for Skibsføreren, naar denne laster i eller med nævnte Lande som Bestemmelsessted.

At der i danske Havne øves Gensidighed overfor alle Skibe, hjemmehørende i Lande, der paabyder Lastemærke for danske Sejlskibe; at der bør gives Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og dergennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening Lejlighed til at udtale sig om Lovforslaget, før dette forelægges Rigsdagen, og at der i særlige Tilfælde bør gives Ministeren for Handel og Søfart Bemyndigelse til at give Lempelser fra Reglerne, hvor disse skønnes at virke ubillige.

Tilsyn med Sejlskibe.

Som det fremgaa af tidligere Aarsberetninger, har Spørgsmaalet om et lovordnet Tilsyn med Sejlskibe været indgaaende drøftet paa flere foregaaende Generalforsamlinger, og naar Foreningen til Slutning har ment at kunne give Tanken om et saadant Tilsyn sin Tilslutning, da var det ud fra den Forudsætning, at Tilsynet i det væsentligste kun kom til at omfatte: Kompasser, Skibsllys, Baade, Redningsmidler og i ikke klassede Jernskibe: Skibskroget med Ror og Skodder, samt at Udgiften ved det offentlige Tilsyn burde betales af Staten.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har altid støttet disse af Foreningen fremsatte Synspunkter, ligesom Ministeriets Konsulent tidligere har fundet det retfærdigt, at Søfarten blev fritaget for at betale det offentlige Tilsyn med Skibene i Lighed med, hvad der finder Sted ved alle Dampanlæg saavel i Byerne som paa Landet, endda at det offentlige Tilsyn med disse Dampanlæg uden Vederlag bistaar Kedelejerne med Raad og Daad. Ligeledes anfører Konsulenten, at saavidt han har kunnet erfare, bliver Udgifterne ved Tilsynet med flere fremmede søførende Nationers Skibe heller ikke paalagt de vedkommende Skibsredere.

Desværre er Haabet om, at Sejlskibsfarten helt maatte blive fritaget for Udgifterne ved det offentlige Til-

syn med Sejlskibe ikke gaaet i Opfyldelse, idet en Del af disse Udgifter er overført paa Rederne.

Naar det i Kommissionsbetænkningen til »Forslag til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m.« siges:

»Idet Tilsynet dog til Dels er fremkaldt, ikke som en Tvangsforanstaltning, der oprindelig er udgaaet fra Statsmagten, men ved de ovenfor ommeldte, navnlig af England rejste Krav, har man imidlertid ment det rigtigst ikke helt at fritage Sejlskibsrederne for Udgifterne ved Tilsynet, ihvorvel det kunde synes naturligt, at Udgifterne ved et Statstilsyn i det hele bæres af Staten paa samme Maade som f. Eks. Statens Fiskeri og Fabrikstilsyn,«

da kan Bestyrelsen fuldt ud slutte sig til sidste Del af denne Udtalelse, men maa tage Afstand fra den første; thi selv om det kan siges, at den i England i 1906 givne Tillægsbestemmelse til »the merchant shipping act of 1894« vil faa Indflydelse ogsaa paa danske Skibes Udrustning med Redningsmidler, for saa vidt disse efter 1. Oktober 1909 befinder sig i en engelsk Havn, saa mener Bestyrelsen dog ikke, at der heraf kan udledes noget Bevis for Rigtigheden af den Anskuelse, at Sejlskibsrederne bør bære en Del af Udgifterne ved Tilsynet. Selv om en saadan Opfattelse kunde fremsættes overfor Skibe, der befarer England, saa vil den paa ingen Maade kunne gøres gældende overfor alle de mindre Sejlskibe, f. Eks. dem i indskrænket Fart, der aldrig kommer til England.

Bestyrelsen nærer imidlertid det bedste Haab om, at de Udgifter, der ved Loven om Tilsyn med Sejlskibe er paalagt Sejlskibsfarten, kun er rent midlertidige og inden ret længe vil blive overtaget af Staten.

Ministeriet for Handel og Søfart har gennem Fællesrepræsentationen anmodet Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at opgive hvilke Havne eller Steder i Kongeriget, det maa anses rettest, at der ansættes Synsmænd. Foreningen har derefter meddelt Repræsentationen, at den kunde anbefale Ansættelse af Tilsynsmænd i følgende Byer: Aalborg, Aarhus, Esbjerg, Frederikshavn, Holbæk, Fakse Ladeplads, København, Kallundborg, Kolding, Marstal, Nakskov, Nykøbing F., Nykøbing M., Odense, Randers, Rudkøbing, Rønne, Stege, Svendborgsund og Vejle. Et Medlem af Bestyrelsen har ment det rigtigst at ansætte 2 Synsmænd i Svendborgsund, nemlig i Svendborg og Thurø, og 2 paa Ærø, nemlig i Marstal og Ærøskøbing.

Ministeriet har derefter under 30. December 1909 udnævnt Tilsynsmænd i følgende Byer:

København, Fakse Ladeplads, Kallundborg, Nykøbing Falster, Rønne, Odense, Svendborg, Marstal, Frederikshavn, Aalborg, Aarhus, Kolding og Esbjerg.

Under samme Dato har Ministeren for Handel og Søfart stadfæstet den endelige Bekendtgørelse, indeholdende de Forskrifter, der vil være at iagttage i Henhold til Tilsynsloven for Sejlskibe, samt Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe beskikkede Synsmænd.

Fra nævnte Ministerium har Foreningen i August Maaned f. A. faaet tilsendt et Antal Eksemplarer af en »Oversigt« over de Fordringer til Redningsbaade og Redningsredskaber, der i Henhold til Tilsynsloven vilde blive stillet fra 1. Oktober s. A. Denne Oversigt, der hurtigst blev tilstillet Foreningens Medlemmer, gav Anledning til, at Kredsstyrelserne for Fyn og Ærø gennem Foreningen rettede en Forespørgsel til Ministeriet, hvori det bl. a. hed:

»Idet man forudsætter, at Zink- eller galv. Jernluftkasser vil være fyldestgørende, tillader man sig at forespørge, om et rundt vandtæt Sejldugshælte, udfyldt med massiv Kork eller eventuelt med mindre Korkstykker, anbragt indvendig i Baaden og fastgjort under Tofterne, vil kunne erstatte de lufttætte Kasser. I saa Tilfælde bedes det oplyst, hvilket Kubikindhold et saadant Bælte skal have i Forhold til Baadens Rumindhold, samt Bæltets Længde i Forhold til Baadens. Man har ment, at et Bælte, som ovenfor nævnt, vilde være mest formaalstjenlig, særligt i ældre Baade, da man derved undgik at ombygge disse.«

Gennem Fællesrepræsentationen modtog Foreningen derefter en Besvarelse samt en »Definition paa en Redningsbaad«, hvori der stilledes følgende Fordringer:

»Som Redningsbaad betragtes en af Hvalbaadform af Træ, Jern eller andet Metal bygget Baad, hvis Flydeevne er sikret paa en af følgende Maader:

- a) Ved fastsiddende vandtætte Luftkasser, hvis Rumindhold er mindst 10 % af Baadens.
- b) Ved fastsiddende vandtætte Luftkasser eller fastsiddende Opdriftsbælter med samme Opdriftsevne som under a. Inden i Baaden skal være anbragt Luftkasser eller under Toften Opdriftsbælter, svarende til omkring Halvdelen af den Opdrift, de under a nævnte Luftkasser give, og uden paa Baaden Opdriftsbælter, svarende til Resten af den forlangte Opdriftsevne.

I Træredningsbaade, som anskaffes efter 1. Januar 1910, skulle Luftkasserne være af Kobber, Gulmetal eller andet ligesaa varigt Materiale. I Redningsbaade af Jern eller andet Metal kunne Luftkasserne være af samme Materiale som Baaden.

Rumindholdet af Opdriftsbælterne skal være 25 % større end Rumindholdet af de Luftkasser, som de erstatte. Opdriftsbælterne skulle være forfærdigede af massiv Kork, Kapok eller andet af Ministeren for Handel og Søfart godkendt Materiale af samme Opdriftsevne, overtrukket med vandtæt, malet Sejldug.

Er Redningsbaaden af Jern eller andet Metal, maa Luftkasserne eller Opdriftsbælterne have et saadant Overskud af Opdriftsevne, at Baadens Flydeevne bliver den samme, som om den var bygget af Træ.«

Disse Fordringer maatte Sekretariatet imidlertid finde saa vidtgaaende og utilfredsstillende, at det fandt sig foranlediget til at afæske alle Bestyrelsens Medlemmer samt de tre Hovedkredse (Fyn, Ærø og Afdelingen for mindre Skibe) en Udtalelse desangaaende.

Paa Grundlag af de saaledes indhentede Oplysninger har Bestyrelsen i en Skrivelse, der den 1. December f. A. tilstilledes Fællesrepræsentationen, fremsat de Ændringer, som Sejlskibsfarten maatte kræve overfor de Fordringer, Ministeriet for Handel og Søfart havde stillet i de tidligere nævnte Aktstykker.

Da Ministeriet senere tilsillede Fællesrepræsentationen et — i Henhold til Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 — udarbejdet Udkast til en Bekendtgørelse og anmodede om dennes Betænkning, ned-sattes et Udvalg, hvori Foreningens Sekretær fik Sæde.

Desværre blev der kun levnet Udvalget en meget begrænset Tid til dette Arbejde, hvorfor det i sin første Indstilling til Fællesrepræsentationen kun saa sig i Stand til at behandle de Afsnit af Udkastet, som omhandlede Redningsbaade og Redningsredskaber (§§ 9 og 10), idet disse maatte siges at ville faa Betydning for de Forhandlinger om Anerkendelse af de danske Forskrifter, der førtes med Udlandet.

Udvalgets anden Indstilling afgaves den 21. December f. A.

I de to udførligt motiverede Betænkninger, som Fællesrepræsentationen har indgivet til Ministeriet for Handel og Søfart over oftnævnte Udkast, er der — med Undtagelse af et ganske underordnet Punkt — taget fuldt Hensyn til de af Sejlskibsfarten fremsatte Ønsker og Krav.

Det vil føre for vidt her at gengive Betænkningerne i deres Helhed, hvorfor man skal indskrænke sig til at nævne følgende Hovedpunkter:

§ 5. Størrelsen af Skibet bør forhøjes til 300 Tons, og Paabudet om Adgang til Pumpsoden ikke gælde for Slagpumper.

§ 6. Bibeholdelsen af den nuværende Ordning for Opbevaring af Olier om Bord.

§ 9. Skibe under 200 Tons fritages for at føre Arbejdsbaad, og at Størrelsen af denne nedsættes; Redningsbaadene behøver ikke at være hvalformede; Skibe under 100 Tons fritages for at føre Redningsbaad; Redningsbaad bør ikke paabydes østenfor den 58 Breddegrad i Østersøen; Anvendelsen af galvaniserede Jern- og Staalluftkasser bør tillades; at følgende Genstande ikke til Stadighed behøver at være i Baadene: Redningsbælter, Sejl, Kompas, Olie-dæmper og Oliebeholdning, Blusapparat med Blus, Dræg med Drægtov og Kap-økse; Fordringerne til Opdriftsmidler bør ikke overskride de norske, hvor kun den ene Fjerdedel af Korkbælterne behøver at være anbragt udvendigt; at der bør anstilles nojagtige Prøver for at erfare, om det er nødvendigt, at de nævnte Bælter og Kapokbælter skal være af et Rumindhold, der er 25 % større end Luftkasserne, for at give den samme Opdriftsevne som disse.

§ 10. Redningskrans bør ikke paabydes Skibe med kun een Mand om Bord; Redningsbælternes Bæreevne bør bringes i Overensstemmelse med de engelske Regler.

§ 12. Den paabudte Deviationsundersøgelse bør bortfalde for Træskibe under 50 Tons i indskrænket Fart.

§ 13. At Søkortene saa vidt muligt bør rettes hvert Aar. Rettelserne kan udføres af Føreren.

§ 14. I tredje Stykke foreslaas tilføjet, at Fyrværkerisager bør opbevares saaledes, at de er beskyttet mod Fugtighed.

§ 21. Søgaende Lægtene bør paabydes lignende Forskrifter som andre søgaende Skibe.

§ 25. Bundetersyn hvert 3die eller 4de Aar er tilstrækkeligt.

§ 32. De fastsatte Grænser for Kystfart er urimelige i flere Retninger, navnlig derved: at Bornholm ligger udenfor Kystfart; at Udtrykket Sømil kan misforstås, idet der formentlig menes Kvartmil, og at 6 Kvartmil fra Kysten er en for lille Afstand, der endog kan forringe Navigeringens Sikkerhed.

Det anbefales endvidere i Betænkningen, at Ministeriet lader en praktisk Sejlskibsreder deltage i Konsulentens Forhandlinger i Udlandet, da disse jo drejer sig om meget specielle og vanskelige Spørgsmaal.

Betænkningen gør sluttelig gældende, at de danske Regler for Tilsyn med Sejlskibe uundgaelig vil blive strængere for Sejlskibsfarten, fordi Grænserne for den indskrænkede Fart er fastsat snævrere i Danmark end i vore Nabolande, særlig i Tyskland og Sverige (sidstnævnte Land har iøvrigt intet Tilsyn med Sejlskibe i Østersøfarten). Dette Forhold vil medføre, at de ny Tilsynsbestemmelser vil stille vor Skibsfart endnu vanskeligere i Konkurrencen, end den allerede er stillet, hvorfor det indtrængende tilraades, at man endnu i indeværende Rigsdagssamling (1909—1910) søger gennemført den saa haardt tiltrængte Udvidelse af Grænserne for denne Fart, hvilket Repræsentationen allerede under 14. November 1908 rettede Andragende til Indenrigsministeren om.

De opnaaede Indrømmelser er just ikke mange i Antal, men til Gengæld saa meget mere betydningsfulde.

Den vigtigste er, at man vedvarende maa bruge spejlbyggede Redningsbaade, ikke alene fordi disse i alle Retninger er mere praktiske, men ogsaa fordi en Nyanskaffelse af Redningsbaade vilde have paaført Sejlskibsrederne en uforholdsmæssig stor Udgift.

At Størrelsen af de Skibe, der paabydes Arbejdsbaad, er forandret fra 150 til 200 Tons, og at Rumindholdet af denne er nedsat fra 3 Kbm. til 2,5 Kbm., vil ogsaa blive en ret væsentlig Beparelse. — Desværre opnaaedes det ikke at faa Skibe under 100 Tons fritaget for at føre en Redningsbaad, men der er dog indført den Lempelse, at disse Skibe betingelsesvis kan slippe med at føre Redningsbaade med Opdriftsmidler, der svarer til kun 5 % af Baadens Rumindhold.

I et senere Cirkulære til Synsmændene bestemmes det, at disse 5 % Opdriftsmidler kan anbringes indeni Baaden. Endvidere gives der nærmere Regler for Materialet til Luftkasser i Redningsbaade og for Anvendelsen af Kapok som Opdriftsmiddel i disse. De opnaaede Resultater kunde dog ikke siges at være fuldt ud tilfredsstillende, og Bestyrelsen maatte for Redningsbaadernes Vedkommende finde det uheldigt, at galvaniserede Staal- eller Jernluftkasser ikke maatte benyttes som Opdriftsmidler i Baade, der bygges eller indrettes som Redningsbaade efter 1. Januar d. A. Foranlediget ved et Andragende til Foreningen fra Fyns og Ærø Kredsstyrelser, hvori man igen fremsatte Ønsket om vedvarende at kunne benytte de fornævnte Materialier til Luftkasser, optog Foreningen paa ny dette Spørgsmaal, og Formanden har i denne Anledning, saavel som i flere andre, personligt henvendt sig til Ministeren og forelagt ham Sagen. Ministeriet har derefter gennem Fællesrepræsentationen under 18. Februar d. A. meddelt Foreningen, at det har instrueret Tilsynsmændene om, at det indtil 1. Maj s. A. skulde være tilladt at anvende Jern- eller Staalluftkasser i ældre Baade, saafremt disse var bygget med Klinkninger af Jern.

Bestyrelsen vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, hvorledes Tilsynsloven vil komme til at virke i det praktiske Liv, og den forventer, at Medlemmerne vil meddele enten Foreningen eller deres Kredsstyrelser de Erfaringer, de maatte indhøste.

Jernbaneforbindelsen mellem Masnedø og Falster.

Som det vil erindres, blev Lovforslaget om en lav Jernbanebro — man tør vel nok sige nærmest paa Grund af den energiske Modstand, der fra Sejlskibsfartens Side rejstes derimod — foreløbig standset i Rigsdagssamlingen 1908—1909, og der blev samtidig bevilget et betydeligt Beløb til ny Undersøgelser i det paagældende Farvand, saavel med Broanlæg som med en Tunnel for Øje. I Henhold til disse Undersøgelser er der udarbejdet Planer, der af Ministeriet for Handel og Søfart har været forelagt Fællesrepræsentationen.

De forelagte Planer omfatter det gamle Projekt med en Brolinie fra Orehoved vesten om Kalven til Masnedø, en anden Brolinie ca. 1 Kvm. østligere samt en Tunnel omtrent midt imellem disse Linier.

For at afgive den af Ministeriet ønskede Betænkning nedsatte Fællesrepræsentationen et Udvalg, hvori Foreningen var repræsenteret af Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, og Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal.

I Udvalgets Betænkning har man fastholdt de tidligere af Sejlskibsfarten fremsatte Synspunkter om, at denne maatte foretrække en Tunnel eller en Højbro, men saafremt den østligere Linie (fra Gaabense til Sydspidsen af Masnedø) skulde komme til Udførelse ved en lav Bro, maatte man — i Stedet for en Mole paa Dyrefod Flak, der vilde komme til at ligge for langt fra Broen — forlange en Dæmning med Bølgebryder fra Masnedø tværs over Kalvens Flak til sammes Sydvestspids, og at der blev foretaget den fornødne Uddybning af Farvandet østen for Dæmningen.

Statsbanerne vilde imidlertid ikke gaa ind paa en saa stor Udgravning, hvorved hele Kalven maatte bortgraves, og der opnaaedes sluttelig Enighed om, at Molen skulde ligge som foran nævnt paa Flakkets S. V. Hjørne og have en Længde af ca. 300 Alen, samt at der foretages en passende Uddybning i Læ af denne Mole. Endvidere at der foretages Uddybning i Læ af Kalven i en Udstrækning af ca. 200 Alen nærmere denne, end Statsbanerne oprindeligt havde paatænkt. Betænkningen tilføjer, at skulde det i Fremtiden vise sig, at den saaledes tilvejebragte Ankerplads ikke er stor nok, bør dette selvfølgelig afhjælpes.

Af andre Foranstaltninger for i nogen Maade at raade Bod paa de meget vanskelige Besejlingsforhold i Storstrømmen, som en lav Jernbanebro over denne vil foraarsage, har Fællesrepræsentationen indtrængende anmodet Regering og Rigsdag om:

1. At Svingbroen holdes aaben saa stor en Tid af Døgnet, som Togtrafikken over Broen tillader det.
2. At der etableres fornøden Signaltjeneste for Broens Lukning i saa lang Afstand fra denne, saavel for østgaaende som for vestgaaende Skibe, at disse saa tidlig som muligt kan komme til Kundskab om, hvorvidt Passagen gennem Broen er mulig.
3. At der sikres fornøden Bugserhjælp til — uden Vederlag fra Skibenes Side — at assistere saadanne Skibe, som ved Broanlægget i Forbindelse med Vind og Strøm er forhindret i at krydse sig igennem Broen.
4. Oprettelse af de fornødne Fyr og Ansættelse af søkyndig Betjening af Svingbroen og Slæbetjenesten, samt søkyndig Kontrol med Ankerpladsen.
5. At det i Loven om Broens Opførelse fastsættes, at Statsbanerne selv hæfter for Skade paa Broen ved Paasejling af denne, medmindre det bevises, at saadan Skade er foraarsaget ved grov Uagtsomhed eller Forsømmelse fra Skibets Side. I Forbindelse hermed skal anføres, at det maa anses for meget ønskeligt, at der i Loven fastsættes Regler for Afgørelsen af de Tvistigheder, der maatte opstaa i Anledning af Besejlingen af Farvandet ved Broen. Da det overvejende Antal af de Skibe, der trafikere dette Farvand, ejes af Skibsforere, hvis Midler ofte ikke tillader dem at føre Proces med Statsbanerne, skal Repræsentationen henstille til Overvejelse, om det ikke vil være rigtigst, at der etableres en permanent Voldgiftsret til Afgørelse af saadanne Tvistigheder, eller i hvert Fald, at Broen i sin Helhed samt Broen mellem Sjælland og Masnedø underlægges samme Jurisdiktion, hvorved vil opnaas en ensartet paa Erfaring bygget Bedømmelse af Sagerne.

Lovforslaget og den til dette hørende Betænkning om en lav Jernbanebro mellem Masnedø og Falster, der blev fremsat i Folketinget den 9. Marts d. A., har i alt væsentligt taget Hensyn til de af Fællesrepræsentationen ønskede Foranstaltninger; men det skal her siges og kan ikke fremhæves for stærkt, at naar Foreningen overhovedet er gaaet med til at tage Standpunkt til et saadant Projekt, da maa dette betragtes som sket nødtvungen for ikke at udelukke sig selv fra al Indflydelse i denne for Sejlskibsfarten saa vigtige Sag. Dette Standpunkt er saaledes det subsidiære — det principielle er: Hvis en fast Jernbaneforbindelse skal bringes til Udførelse, da maa Sejlskibsfarten ønske, at en saadan iværksættes enten ved en Tunnel eller ved en Højbro, der lader Skibsfarten ganske uhindret.

Som bekendt blev Lovforslaget ikke vedtaget, men Bestyrelsen har for kommende Tilfældes Skyld fundet det rigtigst nøje at angive Sejlskibsfartens Stilling til hele Bospørgsmaalet, og den finder, at en, omend kun delvis, Spærring af Storstrømmen, er en Krænkelse af Skibsfartens Ret til den fri Besejling af Farvandet, og selv om de foran nævnte Foranstaltninger bliver udført, saa vil en lav Bro alligevel paaføre Sejlskibserhvervet saa mange Ulemper og Farer baade for Gods og Liv, at den nærmest maa betegnes som en Ulykke for dette saa lidet modstandskraftige Erhverv. Hele Projektet om en lav Bro bliver derfor en Uretfærdighed, og ikke mindst fordi det samme Formaal kan opnaas ved en Tunnel, der i og for sig frembyder saa mange Fordele, at de sandsynligvis i det lange Løb vil opveje en maaske noget større Anlægssum.

Navigationkundervisningen.

Som det vil erindres, førtes der paa sidste Generalforsamling en indgaaende Forhandling om denne Sag, hvorunder det blev oplyst, at et Flertal indenfor Fællesrepræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart havde indgivet en Indstilling, der paa flere Punkter var afvigende fra de Synspunkter, man havde i Sejlskibskredse. Under Forhandlingerne paa Generalforsamlingen udbad Konsul Lund som Medlem af Fællesrepræsentationen sig Forsamlingens Tilslutning til en af ham udarbejdet Mindretalsindstilling, hvilken efter nogen Diskussion og med en enkelt Ændring blev givet.

Fuldmyndighedsalderen.

Som Følge af, at Justitsministeren i Rigsdagssamlingen 1909—1910 agtede at fremsætte Lovforslag om at nedsætte Fuldmyndighedsalderen for alles Vedkommende fra 25 Aars Alderen til 21 Aar, har Fællesrepræsentationen forespurgt Foreningen om, hvorvidt der efter dens Mening blandt de i Søloven omhandlede Forhold fandtes saadanne, under hvilke det maa anses ønskeligt, at der fastsættes en højere Aldersgrænse end den i Lovforslaget foreslaaede af 21 Aar.

Bestyrelsen har i sit Svar til Fællesrepræsentationen udtalt, at den maa finde det betænkeligt og næppe svarende til Samfundets Tarv, hvis Myndighedsalderen for alles Vedkommende nedsættes til 21 Aars Alderen, og den har endvidere paa det bestemteste fraraadet, at Fuldmyndighedsalderen for Erhvervelsen af Bevis som Skibsfører — herunder Sætte- og Fiskeskipper — nedsættes under 25 Aar, dog at de nugældende Bestemmelser for Myndighedsbevilling bibeholdes.

Stempelafgift af Skibsdokumenter.

Finansministeriet har i Foraaret 1909 nedsat en Kommission til Revision af Stempeloven, i hvilken Kommission Ministeriet for Handel og Søfart er repræsenteret.

Sidstnævnte Ministerium har i denne Anledning forespurgt Fællesrepræsentationen, hvorvidt der fra Skibsfartens Side maatte næres Ønske om Forandring med Hensyn til Stempelovgivningens Bestemmelser angaaende Stemplingen (herunder Stempelpligtens Overholdelse) af de Skibsfarten vedrørende Dokumenter.

Efter Anmodning fra Fællesrepræsentationen har Foreningen, efter derom indhentede Oplysninger fra Kredsen, anbefalet, at Sejlskibsfarten maa blive fritaget, enten helt eller delvis, for Stempelafgift for Skibsskøder, Byggekontrakter og Rederikontrakter.

Paamønstring af Bedstemænd udenfor indskrænket Fart.

I en — før Afholdelsen af Foreningens sidste Generalforsamling — modtagen Skrivelse har Dansk Styrmandsforening meddelt, at det er kommet til dens Kundskab, at danske Sejlskibe, som efter Lovgivningen er pligtige at paamønstre Styrmand, i Stedet for benytter Bedstemænd, der ikke er berettiget til at fare som Styrmand paa paagældende Skibe.

Denne Skrivelse blev oplæst paa Generalforsamlingen og toges til Efterretning.

I Anledning af de paastaaede Lovovertrædelser har Styrmandsforeningen indsendt Klage til Handels- og Søfartsministeriet samt forespurgt, om dette agtede at foretage noget for at hæmme disse Overtrædelser.

Bestyrelsen tillader sig at erindre om, at vedkommende Skibsførere eller Redere, der overtræder Søneringsloven i den paaklagede Retning, udsætter sig for Bøder, som i Tilfælde, hvor der foreligger skærpende Omstændigheder eller Gentagelsestilfælde, kan blive ret betydelige.

Omordning af Mæglerinstitutionen.

Allerede saa langt tilbage som i 1898 har Foreningen haft Anledning til at beskæftige sig med Spørgsmaalet om en Omordning af Mæglerinstitutionen. Paa Foranledning af Fællesrepræsentationen blev denne Sag henvist til Undersøgelse af den Kommission til Behandling af forskellige Søfartsforhold, der blev nedsat af Regeringen den 14. November 1899. I Slutningen af 1903 afgav Kommissionen sin Betænkning, og det kan ikke ses, at der senere er foretaget videre i Sagen, før Grosserer Societetets Komité i September 1908 forespørger Fællesrepræsentationen, hvorledes den mener, Tilgangen til Skibsmæglerneringen mest formaalstjæntligt bør ordnes.

Efter Anmodning fra Repræsentationen har Bestyrelsen udtalt, at den maa anse det som rigtigst, at Skibsmæglerneringen frigives, saaledes at enhver, der har aflagt den lovbestaaende Prøve, faar Tilladelse til at drive Virksomhed som Skibsmægler, og at i hvert Fald Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering frigives. Ligeledes har Foreningen ment, at de nuværende Takster for Klarering er for høje, idet et dansk Skib ret ofte maa betale et højere Gebyr i Danmark end mange Steder i Udlandet, og at der ved en Omordning af Mæglerinstitutionen bør tages Sigte herpaa.

Ifølge Fællesrepræsentationens Beretning for f. A. har Dansk Dampskibsrederi-Forening indtaget et modsat Standpunkt, idet den har anbefalet at bibeholde den nuværende Ordning. Dette Standpunkt fandt Flertal indenfor Repræsentationen.

Randers Fjords Lodseri.

Randers Kommune har andraget Marineministeriet om, at Randers Fjords Lodseri maatte blive underlagt Kommunen, subsidiært at den særlige Betaling for Lodsen fra Møllerup til Uggeluse maa bortfalde. I denne

Anledning har Ministeriet for Handel og Søfart rettet en Henvendelse til Fællesrepræsentationen, der igen har anmodet om Foreningens Udtalelse. Bestyrelsen har derefter anbefalet, at nævnte Lodseri maatte blive underlagt Randers Kommune, idet man mente, at dennes stadige Tilsyn med Lodseriet frembød en mindst lige saa god Betyggelse for Skibsfarten som den periodiske, der paa anden Maade øves. Det er imidlertid Bestyrelsen bekendt, at Marineministeriet ikke er tilbøjelig til at indføre en Ordning, hvorved Lodseriet underlægges Randers Kommune, hvorfor man subsidiært har anbefalet, at den særlige Betaling for Lodsning fra Mellerup til Uggelhuse maa bortfalde, hvorved Lodsudgifterne i Randers Fjord vil blive noget formindsket.

Ministeriet har senere bestemt, at den særlige Betaling for Lodsning fra Mellerup til Uggelhuse ikke vil være at erlægge fra 1. Januar 1910, idet Strækningen Udbyhøj—Randers deles i to Dele: Udbyhøj—Uggelhuse og Uggelhuse—Randers. Betalingen for Lodsningen fra Udbyhøj—Uggelhuse ansættes efter samme Takstklasse, som nu gælder for Udbyhøj—Mellerup.

Lodsning under Bugsering.

I sidste Beretning meddeltes, at Marineministeriet agtede at nedsætte et Udvalg, bestaaende af Repræsentanter for Lodsvesenet, Sejlskibs- og Lægterfarten, til at udarbejde ny Bestemmelser for Lodsning under Bugsering, og at Hr. Skibsmægler H. A. Hansen, Thurø, var indstillet til paa Sejlskibsredernes Vegne at delage i Udvalgets Arbejde.

Hr. H. A. Hansen har derefter haft Sæde i det nedsatte Udvalg, der enstemmig har vedtaget Forslag til ny Regler for Lodsning under Bugsering, hvis vigtigste Bestemmelser er, at Skibe indtil 225 Reg.-Tons (de nuværende Regler fastsætter 80 Reg.-Tons) fritages for at tage Lods under Bugsering paa Steder, hvor der ikke er Lodstvang, og at Førere paa Skibe over 225 Reg.-Tons skal have haft Lods om Bord to Gange for at erhverve for bestandig Prædikatet »farvandskendt«.

Forslaget og Betænkningen dertil har cirkuleret blandt Bestyrelsen, hvorefter det er tiltraadt af Fællesrepræsentationen.

Forhaabentlig vil Forslaget, der — omend ikke uden Betænkelighed — ogsaa er tiltraadt af Marineministeriet, blive vedtaget i uforandret Skikkelse af Rigsdagen, hvorved den Utilfredshed, som har været raadende under de nugældende Bestemmelser, sikkert vil ophøre.

Revision af Lodstaksterne for enkelte Lodseriers Vedkommende.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har meddelt Foreningen, at Marineministeriet næppe i den nærmeste Fremtid vil kunne foretage en samlet Revision af Lodstaksterne, hvorimod der paa det nærværende Tidspunkt formentlig vil kunne foretages nogle faa Takstnedsættelser for enkelte Lodseriers Vedkommende. I denne Anledning har Repræsentationen anmodet Foreningen om at opgive de Steder, hvor der maatte være stærkest Trang til en Reduktion af de nugældende Lodstakster. Under 29. September f. A. har Foreningen bl. a. tilskrevet Fællesrepræsentationen følgende, Lodstaksterne vedrørende:

»Foreningen tillader sig i denne Anledning at paapege de Steder, hvor der ifølge de indhentede Oplysninger maa siges, at Lodstaksterne er for høje og for tyngende for Sejlskibsfarten; men man undlader ikke at udtale, at der er adskillige andre Steder, hvor den samme Betragtning gør sig gældende. Da det imidlertid fremgaar af den ærede Repræsentations Skrivelse, at Marineministeriet kun stiller en Nedsættelse af Lodstaksterne i Udsigt for enkelte Lodseriers Vedkommende, skal Foreningen indskrænke sig til, idet den udtaler Haabet om, at en samlet Revision af Lodstaksterne maa blive foretaget, saasnart det høje Ministerium ser sig i Stand dertil, at nævne følgende Steder:

Iseljorden, Stege, Nakskov, Limfjorden, Mariagerfjorden, Randersfjorden og Fredericia.

Til nærmere Belysning af Lodstaksterne vedlægges en Op-gave over, hvormeget en Del Skibe har betalt i Lodspenge paa de nævnte Steder, og i Forbindelse hermed tillader Foreningen sig at gøre den ærede Fællesrepræsentation opmærksom paa, at der findes Lodstvang ved Korsør Havn for Skibe over 20 Br. Tons, fra Aalborg til Løgstør for Skibe af 10 Fods Dybgaende og over Løgstør Grunde for Skibe af 8 Fods Dybgaende, hvorved Skibsførere, der selv er i Stand til at lodse deres Skibe i de paagældende Farvande, tvinges til at betale Lodspenge, der kunde spares. Dette Forhold er en yderligere Grund til, at Sejlskibsfarten maa finde Lodstaksterne paa de sidstnævnte Steder uforholdsmæssig høje, og Foreningen indser ikke, hvad der ligger til Grund for dette Paabud om Lodstvang, og formener, at Opretholdelsen heraf er i Strid med, hvad der ellers er gældende for alle danske Havne og Fjorde, undtaget for den grænsede Rende ved Horsens, hvor der er Lodstvang for Skibe over 80 Br. Tons, og over Hals Barre. Paa sidstnævnte Sted gælder Lodstvangen dog kun for Skibe over 16 Fods Dybgaende og herover saaledes ikke mange danske Sejlskibe.«

Lodstvangen ved Korsør Havn.

Afdelingen for mindre Skibe har anmodet Dansk Sejlskibsrederi-Forening om at søge udvirket, at Lodstvangen ved Korsør Havn maa bortfalde, i alt Fald for Skibe under 100 Register-Ton Brutto.

I Andragendet fremhæver Afdelingen, at Besejlingen af Havnen ingenlunde er vanskeligere end ved de fleste andre danske Havne, og formener, at naar der alligevel er Lodstvang maa dette skyldes en Sikkerhedsforanstaltning fra Statsbanernes Side, for at den ret store Trafik med Dampfærgerne kan foregaa fuldstændig uhindret.

Afdelingen mener derfor, at hvis Lodstvangen vedblivende skal opretholdes, da bør Udgiften til den tvungne Lods bæres af Staten.

Bestyrelsen kan fuldt ud tiltræde disse Synspunkter og har i Skrivelse af 16. Juli f. A. anmodet Fællesrepræsentationen om at søge udvirket, at Lodstvangen ved Korsør Havn maa bortfalde for Skibe under 100 Register-Ton Brutto, subsidiært at Lodsudgiften bæres af Staten

Vagere i Smaalandsfarvandet og Forandring af Lohals- og Franke Klint Fyr.

Paa Foranledning af Afdelingen for mindre Skibe har Foreningen anmodet Fællesrepræsentationen om hos Marineministeriet at søge udvirket, at der paa nærmere betegnede Steder udlages Vagere, og at Lohals Fyr og Franke Klint Fyr maatte blive forandret.

Fællesrepræsentationen har derefter meddelt Foreningen, at disse Ønsker delvis vil blive imødekommet, idet Ministeriet har truffet Foranstaltninger til i den nærmeste Fremtid at udlægge en Vager med 1 nedadvendt Kost udfor Lohals Hage (Kragesand), samt at der udsættes en Riskost paa Fejø Staalgrund VSV. for Halmprikken for 4 Fod paa Vejro-Flak og en anden Risprík paa Nordvestsiden af den landløse 7 Fods Plade, begge i 13 Fod Vand.

Derimod ser Marineministeriet af økonomiske Grunde sig ikke for Tiden i Stand til at imødekomme Ønskerne om Forandring af de ovennævnte Fyr, idet disse ikke lader sig forandre paa den foreslaede Maade, men vil kræve kostbarere Foranstaltninger. Ministeriet vil dog have sin Opmærksomhed henvendt paa de paagældende Spørgsmaal.

Belysning af Farvandet sydfor Fyn.

Paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling den 3. Juli f. A. var fremlagt Andragende fra Afdelingen for mindre Skibe om at søge oprettet Fyr i dette Farvand.

Under 17. Juli s. A. indgav Foreningen et Andragende herom til Fællesrepræsentationen, der imidlertid ikke paa

det daværende Tidspunkt mente at kunne rette Henvendelse om Oprettelsen af Fyr i den vestlige Indsejling til Svendborg Sund, idet Marineministeriet under 14. September 1908 har gjort opmærksom paa, at Belysningen af denne Indsejling maa paahvile Svendborg Kommune. Bestyrelsen maa hertil mene, at selv om nævnte Kommune maaske har til Pligt at belyse det Farvand, der ligger umiddelbart vestenfor Svendborg, saa kan en saadan Forpligtelse dog ikke tænkes at eksistere paa de Steder, hvor Afdelingen har ansøgt om at faa anbragt Fyr, nemlig paa Avernakø og paa Lehnkov-Pynten.

Man vil nu søge Klarhed over, hvilke Dele af hele det paagældende Farvand det paahviler henholdsvis Marineministeriet og Svendborg Kommune at belyse, for derefter igen at optage Sagen.

Fjernelsen af Kobbergrundens Fyrskib.

Angaaende denne Sag, der er rejst af »Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874«, har Foreningen efter Anmodning fra Fællesrepræsentationen under 11. Juni 1909 udtalt:

»Da Farvandet forbi Kobbergrunden er meget befærdet af Sejlskibe, naar disse med østlige Vinde kommer sydfra paa Rejse fra Belt-Havne til Gøteborg og andre nordligere Pladser og som Følge deraf foretrækker dette Farvand fremfor at søge Farvandet paa Læsiden gennem Læsø Rende, kan Foreningen anbefale, at der atter udlægges et Fyrskib ved Kobbergrunden eller i Mangel heraf en kraftig Fløjtetønde tæt udenfor Fyrbaaken. Paa den anden Side kan Foreningen dog ingenlunde tilraade, at det ved Østre Flak stationerede Fyrskib atter fjernes herfra til Fordel for Kobbergrunden.«

Repræsentationen har derefter meddelt Foreningen, at Marineministeriet, paa Grund af de store Fordringer, der paa det nu forelagde Budget allerede er stillet til Belysning og Afmærkning af Farvandene, ikke kan søge Midler til at imødekomme de nævnte Ønsker, men at man skal have sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen, naar der bliver en Fløjtetønde ledig fra en anden Station.

Bestyrelsen har senere paa Forespørgsel fra Fællesrepræsentationen anbefalet, at Højen Fløjtetønde inddrages for bestandig og udlægges ved Kobbergrunden. I Skrivelse af 13. Januar d. A. har Repræsentationen meddelt Foreningen, at nævnte Fløjtetønde vil blive udlagt ved Kobbergrunden som Erstatning for det inddragne Fyrskibs Taagesignal.

Fakse Havn.

Afdelingen for mindre Skibe har snart i en Aarrække klaget over, at Fakse Havn ikke frembød den Betyggelse, hverken i Henseende til Læ mod østlige Storme eller til Vandstand, som man med Rimelighed kan stille til en dansk Havn, der besøges af et efter danske Forhold meget stort Antal Smaaskibe. Det viste sig imidlertid, at alle Henvendelser til det Konsortium, som ejer Havnen, forblev virkningsløse, hvorfor Afdelingen i Andragende af 31. December 1908 har ansøgt Regeringen om, at de paaklagede Ulemper ved Havnen maatte blive afhjulpet snarest muligt. Det nævnte Andragende er af Ministeriet for Handel og Søfart tilbagesendt Fællesrepræsentationen med Anmodning om hos Foreningen at indhente nærmere Oplysninger om saadanne Tilfælde, i hvilke Skibe har lidt Skade under Opholdet i Fakse Havn som Følge af de med dennes Tilstand forbundne Ulemper.

Efter at have søgt og erholdt Oplysninger fra Afdelingen for mindre Skibe om en Del Tilfælde, hvor Skibe har lidt Skade som Følge af Havnens daarlige Forfatning, har Foreningen igen oversendt Sagen til Fællesrepræsentationen med sin bedste Anbefaling.

Forhaabentlig tør man imødesee et godt Resultat af Henvendelsen til Regeringen, og Bestyrelsen ser med

Tilfredshed, at Ministeriet for Handel og Søfart har skænket denne Sag sin Opmærksomhed, og haaber, at det ad denne Vej maa lykkes at tilvejebringe betryggende Forhold i Fakse Havn.

Endvidere har Foreningen fremmet Andragender fra Afdelingen for mindre Skibe angaaende Afmærkning af Sejrrøens SØ.-Rev og Forbedring af Fyrbelysningen i Vejlefjord, der begge er anbefalet af Fællesrepræsentationen.

Billige Laan til Sejlskibsredere.

Paa Afdelingen for mindre Skibes Generalforsamling i Rønne den 15. Januar d. A. vedtoges følgende Resolution:

»Idet man beklager, at Lastelinienloven og Tilsynsloven blev ført saa hurtigt gennem Rigsdagen, at Sejlskibenes Organisationer ikke fik Lejlighed til at indvirke paa deres Affattelse, formener man det nødvendigt, at der af Staten ydes Ejerne af saadanne Skibe, som det paa Grund af Tilsynsloven nægtes at gaa til Søs, billige Laan til at bringe deres Skibe i den Stand, som Tilsynet fordrer.«

I Hænhold til denne Resolution har Afdelingen anmodet Foreningen om at søge udvirket, at der ydes Laan som angivet i Resolutionen og motiverer dette Ønske saaledes:

»I Betragtning af, hvad der fra Statens Side gøres for Fiskere, Husmænd o. l., formener man, at samme Hensyn, som vises disse Stænder, ogsaa bør vises den mindre Skibsfart, som dog nærmest maa sidestilles med de nævnte. Naar hertil kommer, at Staten gennem Jernbaner og Færgevæsen paafører de mindre Skibe en følelig Konkurrence og samtidig paalægger dem Byrder, som nu gennem Tilsynsloven, skulde det kun synes simpel Retfærdighed samtidig at sørge for, at Trykket af de forøgede Byrder bliver saa ringe som muligt.«

Bestyrelsen har fuldt ud kunnet tiltræde disse Synspunkter og har med sin bedste Anbefaling oversendt Andragendet til Fællesrepræsentationen, der ligeledes har anbefalet, at Afdelingens Ønske imødekommes.

Konsulater.

Paa Forespørgsel fra Fællesrepræsentationen har Bestyrelsen anbefalet, at det ledigblevne Vicekonsulat i Maranhao igen besættes, men har manglet Lokalkendskab for at kunne anbefale nogen speciel Person til at beklæde Posten.

Foranlediget ved en Skrivelse fra Kredsstyrelsen for Fyn har Bestyrelsen andraget Fællesrepræsentationen om at søge udvirket, at der maatte blive ansat en ulønnet dansk Vicekonsul for Pont l'Abbè, Loctudy, Concarneau og Quimper med Bopæl sidstnævnte Sted. Da Kredsstyrelsen meget varmt har anbefalet Hr. Rentier Roussin, Quimper, som velskikket til Pladsen, har Bestyrelsen ikke taget i Betænkning at anbefale, at nævnte Hr. Roussin maatte komme i Betragtning, saafremt et saadant Vicekonsulat skulde blive oprettet.

Medlemsbladet.

Mellem Aktieselskabet »Dansk Søfartstidende« og Bestyrelsen har der været ført en langvarig Forhandling angaaende et af Selskabet stillet Forslag om, at Foreningen skulde yde en Portogodtgørelse fra den Tid, Bladet begyndte at udgaa 2 Gange ugentlig. Paa et Bestyrelsesmøde den 3. Juli i Aarhus blev der fra Selskabets Side formuleret Forslag om, dels at Foreningen, i Tiden fra Bladet begyndte at udgaa 2 Gange ugentlig og til 1. Januar 1910, betalte dette en Portogodtgørelse af 20 Øre pr. Eksemplar pr. Halvaar, dels om Bestyrelsen vilde indgaa paa en endelig Ordning af Forholdet paa Grundlag

af den her nævnte Takst. Bestyrelsen har ikke set sig i Stand til at indgaa paa disse Forslag og har svaret Aktieselskabet i Overensstemmelse hermed.

Derefter har »Dansk Søfartstidende«s Redaktion meddelt Foreningen, at Selskabets Bestyrelse i et den 30. Marts d. A. afholdt Møde har vedtaget at lade Portospørgsmaalet bortfalde.

I Skrivelse af 10. Februar d. A. har Afdelingen for mindre Skibe til Foreningen indsendt Forslag om i Fællesskab at udgive et nyt Medlemsblad under Redaktion af Hovedforeningens og Afdelingens Sekretærer.

Til dette Forslag kunde Foreningen ikke paa det daværende Tidspunkt tage Stilling, og da Afdelingen senere har meddelt, at den ikke vil holde »Dansk Søfartstidende« længere end til 1. Januar 1911, og at Bladet efter den Tid ikke maa tilstilles Afdelingen, har Foreningens Sekretariat i Skrivelse af 28. Februar d. A. tilskrevet Afdelingen, at det ikke kan modtage Opsigelsen som lovlig efter Foreningens Love, men maa henstille Spørgsmaalet til Bestyrelsens eventuelt Generalforsamlingens Afgørelse.

Bestyrelsen har haft Udkastet til kgl. Anordning om Lastemærkets Udseende og Anbringelse m. m. til Erklæring og har givet det sin Tilslutning. — Foranlediget ved, at Ministeriet for Handel og Søfart har forlangt, at det Skibene meddelte Dispensationsbevis skulde tilbageleveres, for Fribordsbrev kunde blive udstedt, har Bestyrelsen andraget Fællesrepræsentationen om at søge udvirket, at Fribordsbreve for Sejlskibe af Ministeriet tildeles disse, uanset om de paagældende Skibe er eller vil blive med-

delt Dispensation fra Lastelinie-loven og uden Tilbagelevering af Dispensationsbeviset. — I Henhold til en Anmodning fra Indenrigsministeriet om at udpege en Stedfortræder til Arbejderforsikringsraadet i Stedet for Skibsreder N. J. O h l s e n, der ikke ønsker Genvalg, har Bestyrelsen til at overtage dette Hverv anbefalet Skibsreder C. V. P e t e r s e n.

Foreningen har endvidere tilstillet Kredse følgende fra Myndighederne gennem Fællesrepræsentationen modtagne Meddelelser: Forholdsregler, der bør iagttages om Bord paa Skibene, mod smitsomme Sygdomme; — Bekendtgørelse angaaende Indladning og Udlosning af Calcium Carbide; — Handels- og Søfartsministeriets »Oversigt over de Redningsmidler og Redningsbaade, der vilde blive forlangt efter 1. Oktober f. A.«; — sammes Meddelelse om: at man ved Udtrykket »Board of Trades Lasteliniecertifikat« i den under 23. Juli f. A. udsendte Meddelelse til danske Rederier skal forstaa saavel Certifikater, der er udstedt af Board of Trade, som Certifikater udstedt af Klassifikationsselskaber, der i saa Henseende er anerkendte af Board of Trade.

Til Bestyrelsesmedlem i Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk valgtes paa sidste Generalforsamling Skibsreder A. M. K n u d s e n, Sønderho, i Stedet for Skibsreder C. P. H o l m, der er afgaaet ved Døden, og til at afgive Stemme paa nævnte Forsikringsforenings Generalforsamling i Aar har Foreningen i Foraaet foranlediget Valg afholdt i alle Kredse, og endelig er der tilstillet Dansk Søfartstidende en Række Meddelelser og Oplysninger, som Foreningen har modtaget, dels fra Myndighederne og Fællesrepræsentationen, dels fra private.

I Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening, Svendborg i Juni 1910.

C. P. LUND,
Rønne,
Formand.

J. C. CARLSEN,
Marstal.

J. PH. JØRGENSEN,
Thurø.

ALF. NIELSEN,
Rudkøbing.

N. J. OHLSEN
Marstal.

C. V. PETERSEN,
Svendborg.

A. P. RASMUSSEN,
Nykøbing, M.

L. RASMUSSEN,
Svendborg.

N. E. SCHMIDT,
Marstal.

P. N. WINTHER,
Nordby, F.

C. MINOR RASMUSSEN

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Fortsættelse af Aarsberetningen for 1909.)

Repræsentationen har til Ministeriet om et Andragende fra Horsens Byraad om Ansættelse af Forhyringsagent i Horsens Købstad udtalt, at der ikke synes at være synderlig Trang til Ansættelse af en eller flere Forhyringsagenter paa denne Plads, men Repræsentationen kan intet have imod, at Andragendet imødekommes.

Et Andragende fra Odense Byraad om Ansættelse af Forhyringsagent i Odense Købstad, har Repræsentationen anbefalet, men den har fremhævet, at den Mand, der ansættes, ikke bør drive anden Virksomhed, hvorved de hysesøgende kommer i Afhængighedsforhold til ham. Det er derhos anbefalet at besætte Posten med en forhenværende Skibsfører eller Styrmand.

Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring om en gennem dette modtaget Afskrift af en ved »Seeamt« i Hamburg behandlet Søretssag, hvori »Seeamt« udtaler sig om Vanskeligheden ved Benyttelsen af Nordre Røse Fyr og specielt ved Navigeringen i Hollænderdybet, og særlig om, hvorvidt der fra danske Skibsførere foreligger Udtalelser om nævnte Fyr og de deri indlagte Vinkler, efter at Fyret i Efteraaret 1906 fik sin nuværende Skikkelse.

Efter de af Repræsentationen anstillede Undersøgelser kan der ikke antages i nævnte Henseende at foreligge Klager, idet der tværtimod er udtalt Tilfredshed med de trufne Foranstaltninger.

Repræsentationen har med sin Anbefaling forelagt Marineministeriet forskellige Ønsker, der af Dansk Sejlskibsrederi-Forening er fremsat med Hensyn til Belysningen og Afmærkningen af forskellige Farvande. Disse Ønsker gaar ud paa, at Franke Klint Fyr og Lohals Fyr forandres og førstnævnte tillige forstærkes, at der anbringes et Dagmærke, en Prik, paa Kragesandet, ligeledes i Smaalandsfarvandet paa Fejø Staalgrund og paa den landløse 7 Fods Grund. Ministeriet har derefter meddelt Repræsentationen, at en Vager vil blive udlagt ud for Lohals Hage (Kragesand), og at en Risprisk udsættes paa Fejø Staalgrund og en anden paa den landløse 7 Fods Plade. — Ministeriet ser sig derimod af økonomiske Grunde ikke for Tiden i Stand til at imødekomme de øvrige Ønsker.

I Anledning af, at Kobbergrundens Fyrskib er blevet fjærnet fra sin Station og erstattet med et Baakefyr har »Sveriges Fartygsbefäls-Förening« overfor Den almindelige danske Skibsførerforening fremsat Ønske om, at et Fyrskib paany udlægges paa Grunden, subsidiært en Lydbøje. Efter den danske Skibsførerforenings Anmodning har Repræsentationen optaget Sagen til Behandling og har forhandlet dels med Marineministeriet, dels med Ministeriet for Handel og Søfart om den. Marineministeriet har herefter taget Bestemmelse om, at Højen Fløjtetønde inddrages fra sin tidligere Station og anvendes til Afmærkning af Kobbergrundens som Erstatning for det inddragne Fyrskibs Taagesignal.

I Anledning af en tidligere omtalt Sag om Signalering fra Lods- og Fyrstationer, har Ministeriet for Handel og Søfart meddelt Repræsentationen, at Ministeriet for offentlige Arbejder har besvaret et Andragende fra Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg om, at Lodsstationerne ved Hirsholmene, Hals, Udbyhøj og Fredericia samt Fyrstationerne ved Kjels-Nor og paa Sprogø maa blive sat i Stand til at signalere med forbi-sejlene Skibe, derhen, at da de med de ønskede Signal-

stationers Oprettelse og Drift forbundne Udgifter ikke kan antages at komme til at staa i et blot nogenlunde passende Forhold til den Nytte, som saadanne Stationer kan gøre, kan Andragendet ikke imødekommes. Hvad særlig angaar en Station paa Sprogø — hvis Oprettelse var anbefalet af Repræsentationen — meddeles det, at Marineministeriet har oplyst, at Sprogø Fyr ikke har nogen for en saadan Station gunstig Beliggenhed, da Skibene passerer Fyret i en Afstand af 2 à 3 Sømil, paa hvilken Afstand Afslæsning af Signaler med de smaa Signalflag, der som oftest bruges, under mindre gunstige Forhold er vanskelig.

Overfor det meteorologiske Institut har Repræsentationen efter Anmodning udtalt sig om den Nytte og Betydning, som den i Aarene 1904—05 oprettede Stormvarsels- og Kulingssignaltjeneste har haft med Hensyn til Skibsfarten. Repræsentationens Udtalelse gaar i Hovedtrækkene ud paa følgende:

Der tillægges fra alle Sider Stormvarselstjenesten stor Betydning, og der er ikke Tvivl om, at der i alle Arter af Skibe tages Hensyn til Stormvarslerne; ogsaa under Bjergningsarbejde maa disse siges at være til uvurderlig Nytte. Den Betydning, der tillægges Stationerne, er meget forskellig. Skagen maa anses for at være den ubetinget vigtigste Station, særlig fordi den her oprettede Semaforstation bl. a. viser Vindens Retning og Styrke ved Hanstholm. Dette har stor Betydning for vestgaaende Skibe, og der er utvivlsomt derved ofte undgaaet Ulykker og Skader, ligesom det har medført Besparelse i Kulforbruget. — Fremdeles maa der tillægges Stationen ved Helsingør megen Betydning; det har i mange Tilfælde Interesse, forinden Udsejling af Sundet at vide, om et lavt Lufttryk nærmer sig Vest fra, og at kende Centrets Retning. — For de øvrige Stationers Vedkommende skal nævnes, at Føerne af de mindre Sejlskibe ikke tillægger Stationerne ved Odense og Aalborg megen Betydning, idet man formentlig kun i ringe Grad regner med Varslerne, naar man har en lang Fjord for sig. Det formenes derfor, at for mindre Sejlskibe vil Stationer ved Gabet af Odense Fjord og ved Hals gøre væsentlig mere Nytte.

Repræsentationen tillægger det megen Betydning, om Stormvarselssignalerne kunde blive korrigeret hyppigere, saaledes at de til enhver Tid saavidt muligt angiver Vejrforholdene, som de er i Øjeblikket, ikke som de har været for kortere eller længere Tid siden. Det er selvfølgelig, at Signalernes Værdi for de Søfarende forøges væsentligt, jo mere Signalerne er i Overensstemmelse med de faktiske Vejrforhold.

Repræsentationen anser det fremdeles for ønskeligt, at de Stationer, der tillige er Signalstationer, sættes i Stand til at besvare Forespørgsler fra Skibene om Vejrforholdene paa vigtigere Punkter.

I det væsentlige maa det vistnok siges, at de nuværende Stationer tilfredsstiller Behovet, særlig fordi der er lagt Stationer paa de Punkter, hvor der fra smult Vande styres ud i aaben Sø. Fra enkelte Sider er udtalt Ønsket om en Station paa Hanstholm eller vestligere end Hanstholm og om udførligere Stormvarsler eller Kulingssignaler om Natten (mulig i Forbindelse med en Natsignalstation) ved Skagen; fremdeles om en Station ved Hirtshals. — For Sejlskibenes Vedkommende næres der Ønske om Oprettelsen af ny Stationer ved Kjels-Nor, Gjedser, Fornæs, Hammeren og Rønne samt om telefoniske Meddelelser til de øvrige bornholmske Søfartsbyer. Til Støtte for Oprettelsen af en Station ved Ham-

meren, om hvilken der ogsaa er udtalt Ønske fra Dampskibenes Side, anføres, at Skibe, der kommer Vest fra og er bestemt til nærmere, tyske Havne, som Følge af saadanne Signaler vil kunne dreje til i Tide eller søge Læ under Bornholm. Til Støtte for en Station ved Rønne anføres, at man i Løbet af de sidste 5 à 6 Aar har haft flere Tilfælde, hvor Tab af Menneskeliv formentlig vilde være undgaaet, hvis Fiskere og Sejlskibe gennem en Stormvarsels-tjeneste var bleven advaret mod at forlade Havnen; det formenes yderligere, at en Stormvarsels-tjeneste ved Rønne vil være af væsentlig Betydning for den derværende Redningstation.

Grosserer-Societetets Komité har ønsket en Udtalelse fra Repræsentationen om dens Opfattelse af Spørgsmaalet om, hvorledes Tilgangen til Skibsmæglerfaget mest hensigtsmæssigt ordnes.

Meningerne herom er imidlertid stærkt delte, idet man fra Dampskibsrederi-Foreningens Side gør gældende, at den nuværende Ordning bør bibeholdes i Betragtning af, at den fri Mægler-næring i Udlandet har haft en for Skibsfarten uheldig Indvirkning, medens Sejlskibsrederi-foreningen anbefaler at frigive Skibsmægler-næringen, i hvert Fald Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering. Sidstnævnte Forening betegner derhos de nuværende Takster for Ind- og Udklarering som for høje, sammenlignet med mange Steder i Udlandet.

Under den Behandling, Sagen paa Grundlag af disse Oplysninger har været Genstand for i Repræsentationen, fandt Dampskibsrederi-foreningens Standpunkt Tilslutning fra Flertallets Side.

Repræsentationen har med sin Anbefaling indsendt et Andragende til Marineministeriet fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening om Ophævelse af den for Ind- og Ud-gaaende af Korsør Havn paabudte Lodstvang.

Fremdeles har Repræsentationen til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Erklæring over et Andragende fra Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe angaaende Forholdene i Fakse Havn, idet den har anbefalet, at Staten, for saa vidt det staar i dens Magt, søger at faa Forholdene i denne private Havn forbedret.

Et af Københavns Havneforvaltning udarbejdet tidligere omtalt Udkast til et nyt Reglement for Københavns Havn, har Repræsentationen paany haft til Behandling, idet Ministeriet for Handel og Søfart har ønsket dens Udtalelser om det nævnte Udkast, efterat det har været til Behandling i Københavns Havneraad. Repræsentationen har kunnet give Udkastet sin Tilslutning i den Form, hvori det nu har været den forelagt.

I Anledning af en forestaaende Revision af en Del Havne- og Brotakster har Repræsentationen givet sin Tilslutning til et Skema, der af Ministeriet for offentlige Arbejder vil blive forelagt de forskellige Havnebestyrelser til Udfyldning, og som af Ministeriet for Handel og Søfart er sendt Repræsentationen til Erklæring.

Gennem Ministeriet er Repræsentationen blevet gjort bekendt med en af et dansk Dampskibsselskab fremsat Besværing over formentlig uretmæssigt Karantæneophold for et af dets Skibe ved Lysekil i Sverig, hvilket havde foranlediget et Erstatningskrav overfor den svenske Stat. I den givne Anledning har Repræsentationen udtalt, at den ikke er i Stand til at danne sig noget sikkert Skøn med Hensyn til den danske Regerings Stilling i Tilfælde af, at et saadant Erstatningskrav gjordes gældende overfor den af et svensk Rederi. Da det nuværende Retsgrundlag synes noget usikkert, har Repræsentationen

imidlertid anbefalet, at der ved en traktatmæssig Overenskomst søges fastslaaet en Pligt til at yde Erstatning i Tilfælde som det omhandlede.

I Kraft af den nordamerikanske Reciprocal Tonnage Tax Exemption Act af 1886 har Skibe, kommende fra København til De Forenede Staters Havne, under visse Betingelser været fritaget for at erlægge Tonnageafgift i disse Havne. I de forenede Staters Senat blev der sidste Foraar indbragt et Forslag om at ophæve denne Lov, i hvilken Anledning Repræsentationen har anmodet Ministeriet for Handel og Søfart om at foretage de Skridt i dansk Skibsfarts Interesse, som i denne Anledning maatte paakræves. Den danske Gesandt i Washington havde imidlertid allerede foretaget en indgaaende Henvendelse til De Forenede Staters Regering, men Forslaget er blevet vedtaget i Senatet.

Ministeriet har gjort Repræsentationen bekendt med et Promemoria fra den norske Regering angaaende Forslag om Afholdelsen af en international Konference i Kristiania om Fastsættelsen af internationale Regler for Sikkerhedsforanstaltninger ved Transport af farlige Skibsladninger. Repræsentationen har til Ministeriet afgivet Erklæring om, at den, henset til dette Spørgsmaals store Betydning for Skibsfarten, kan anbefale, at en saadan Konference afholdes.

(Sluttes.)

København, d. 1. Juli 1910.

En Sølovskommission. Under 29. Juni har Ministeriet for Handel og Søfart nedsat et Udvalg, bestaaende af Navigationsdirektør, Kommandør J. A. D. Jensen som Formand, Formanden for Sø- og Handelsretten i København J. H. Koch, Direktør for Dansk-Russisk Dampskibsselskab K. Reinhard, Direktør i Det forenede Dampskibsselskab N. Høst, Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal, Direktør, Kaptajn V. T. Hein, Styrmand P. Thrane, Maskinmester V. Kierulf, Overretssagfører Oskar Johansen, Formanden for Sømændenes Forbund i Danmark S. V. Andersens, Formanden for Søfyrbødernes Forbund i Danmark Chr. Jæpelt, Kontorchef i Ministeriet for Handel og Søfart E. Krogh og konstitueret Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart G. Arendrup, til at gennemgaa og eventuelt fremsætte Forslag til Ændringer i og Tilføjelser til Bestemmelserne vedrørende Besættningens Rettigheder og Pligter i Kapitlerne 3, 4 og 12 i Søloven af 1ste April 1892.

Gennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening har vi modtaget Afskrift af en Indberetning af 18. Juni d. A. fra Gesandtskabet i Kristiania til Udenrigsministeriet angaaende den norske Iseksport.

I Følge en Meddelelse i »Aftenposten« om Iseksporten, ventes der nu en stigende Efterspørgsel fra Udlandet. Siden der i Marts Maaned blev afskibet store Kvantiteter Is til lavere Priser, har Markedet været meget dødt, og der er afskibet saa smaa Mængder i Forhold til Behovet, at Eksportørerne endnu har den største Del af deres Beholdninger ubundne, saaledes at de vil kunne indkassere den Gevinst, som de nu opadgaaende Konjunkturer vil give Anledning til.

Da det ser ud til, at ikke alene Tyskland, men ogsaa Frankrig, Østerrig og enkelte Dele af Rusland snart vil have stort Behov for Is, og der fra Schweiz vil være meget lidt Is at faa, har man allerede nu her en udpræget Følelse af, at Beholdningerne kan komme til at vise sig for smaa, saafremt der ikke vises den største Forsigtighed med Isens Udbydning.

Aaret i Aar tegner derfor efter alt at dømme til at blive særlig godt. Udførslen indtil Juni udgør i Aar 172,100 Reg.-Tons Is, mod 97,300 i Fjor. Heraf skibedes i Marts 82,000 Tons.

Fra Kristiania Distrikt er paa samme Tid udført 35,400 Tons, mod 33,400 Tons i Fjor. Som det fremgaar heraf, har Skibningen været forholdsvis størst udenbys. Af den herfra udførte Mængde gik c. 23,000 Tons til England, Resten til Tyskland.

I de forløbne Dage af denne Maaned er der eksporteret c. 4,500 Tons Is, ligesom Lastning foregaar ved de fleste Ishuse. Man venter derfor livlige Dage i den kommende Tid.

Isfragterne har været elendige hidtil. Men med Somervarmen kommer Efterspørgslen efter de specielle Isbaade (af Træ), og da der ikke er saa mange igen af dem, vil Fragterne nødvendigvis komme op. Sæsonen bliver dog kun kort. Hidtil er meget Is solgt fob., og Transporten er overtaget af Køberne, som har betjent sig af tildeels store Jernskibe, som sejler for en lav Rate.

Gesandtskabet beretter fremdeles, at — efter »Norges Sjøfartstidende« for 17. Juni — er Isfragterne nu, som det kunde ventes, gaaet op i Samklang med Ispriserne. Der er fast Bud paa 8/6 til London, og der forlanges 9/ for nogenlunde gode Skibe. Man er forberedt paa, at Raten vil være oppe i 10/ inden ret længe — en Højde, som Isfragterne ikke i flere Aar har naaet i Juni Maaned.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Libau har denne modtaget nedenstaaende officielle Meddelelse om en paa Bernathens Rev anbragt Lysbøje.

»Havneforvaltningens Kancelli meddeler paa Befaling af Havnechefen til Bekendtgørelse for Skibsførere, at der paa Bernathens Rev er udlagt en automatisk Acetylen Lysbøje. Denne Lysbøje befinder sig i en Afstand af 3 Sm i nordvestlig Retning fra Bernathens Sømærke, er malet lyserød og viser Blink af 5 Sekunders Varighed og med 5 Sekunders Mellemlum. Lysets Højde er 16 Fod og 5 Tommer og Bøjen ligger paa 8½ Favne Vand. Bøjen er forsynet med et Lydapparat, som sættes i Virksomhed af Bølgeslaget«.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet er, i Henhold til Offentliggørelser i de norske Konsulatsberetninger, Dybden i Søkanalen ved St. Petersborg nu opmaalt til 26 Fod, hvilket efter de hidtil gældende Forskrifter er ensbetydende med, at Skibe paa indtil 24½ Fods Dybgaende kan gaa direkte til St. Petersborg uden at lette i Kronstadt.

Ladnings-Tyverier i Antwerpen. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« skriver til Bladet: En af de Besværinger som Redere og Mæglere har imod Antwerpens Havn er de Tyverier, som finder Sted fra Kajerne og fra Skibene langs disse. Skønt Spørgsmaalet har været drøftet ofte, og et almindeligt Løfte er blevet givet Rederne og andre om, at der vil blive truffet Forholdsregler til at afhjælpe Ondet, saa gaar Tyverierne dog i Svang værre end nogensinde. En Korrespondent til Bladet »Matin« fortæller følgende om fem Kasser Konserver, som en Købmand havde sendt ned paa Kajen til Indskibning med en Dampner:

Købmanden havde Stevedorens Løfte om, at Kasserne skulde komme om Bord næste Morgen og mente derfor ikke, det var nødvendigt at have Udgifter til en Nattevagt. Næste Morgen fik Købmanden imidlertid Meddelelse om, at der savnedes en af Kasserne. Herefter sendte han straks et Bud for at undersøge de re-

sterende fire Kasser, hvorved det viste sig, at disse kun indeholdt faa Konserverdaaser. Det manglende var erstattet med Sten og Træstykker, der var anbragt saa omhyggeligt, at det var umuligt at opdage Tyveriet uden at aabne Kasserne. Hvis Købmændene skal antage Nattevagter, betyder det jo en stor Udgift for mindre Godsmængder, og selv paa den Maade kan man ikke sikre sig imod Tyverier.

For Øjeblikket er der en hel Del Klager indsendt angaaende dette Forhold. Det synes som om de ulykkelige Redere, Skibsmæglere eller Købmænd, hvem det angaar, paa enhver Maade bliver presset for deres Penge eller for deres Gods. Den Kendsgerning er der vist ingen af dem, der vil benægte.

Fra Rio-Hacha, Colombia skrives til os:

Hvor stor Gavn Skibsførere har af en Konsul, især i Havne paa oversøisk Fart, hvor de ofte har store Vanskeligheder med Købmænd og Autoriteter, har næsten enhver Kaptajn Erfaring for. Vi undertegnede synes, at Udenrigsministeriet, i mange Havne hvor der hvert Aar kommer mange danske Skibe, kunde og burde ansætte dansk Konsul.

Her i Rio-Hacha har vi haft Eksempel paa, hvor meget en Konsul savnes under Sygdomstilfælde, da her intet Hospital er, og Lægerne kun taler spansk. De syge Folk maatte sendes til et Hospital i en By c. 130 engelske Mil herfra. I dette samt andre Tilfælde, hvor vi haardt har savnet en Konsul, har vi haft stor Gavn af en herboende Privatmand (hollandsk Undersaat) Mr. H. Cornelis Hüeck, og vi er ham megen Tak skyldig.

Da her kommer mange danske Skibe, er vi sikker paa, at mange Skibsførere med os vilde blive glade, dersom en dansk Konsul blev ansat her.

Da vi har erfaret, at Mr. Hüeck ikke alene er tjenstvillig overfor Skibsførerne, men tillige er en dygtig og indflydelsesrig Mand, kan vi paa det bedste anbefale ham til Konsul, hvis Ministeriet vil imødekomme vort Krav om Udnævnelse af en dansk Konsul her paa Pladsen.

H. Hansen,

Fører af 3/m. Sk. »Thyra« af Marstal.

O. Mørch,

Fører af 3/m. Sk. »Mærdor« af Fanø.

R. E. Pedersen,

Fører af 3/m. Sk. »Dana« af Marstal.

B. Weber,

Fører af 3/m. Sk. »Valkyrien« af Marstal.

Vi har modtaget følgende:

Esbjerg Havneforhold. Spørgsmaalet om en Udvidelse af Esbjerg Havn var for Aar og Dag siden brændende, efter som Trafiken og Fiskeriet tog betydeligt Opsving. Loven om Anlæg af en ny Trafikhavn og Fiskerihavn blev derfor vedtagen, og nu er Forarbejderne allerede iværksat. At Fiskerihavnen som den mest paa-trængende, kommer i Betragtning i første Række, er jo ret forklarligt; den nuværende Fiskerihavn er nemlig alt for lille. Bolværk er nu opsat ud for Pladsen mod Vest ved Tivoli, hvor Opfyldning af Kajplads til den projekterede Fiskerihavn skal iværksættes snarest. Derefter kommer den projekterede Trafikhavn i anden Række, og det vil sikkert vise sig, at Ordningen efter den ny Lov vil være tilfredsstillende. Ekspropriationen af et betydeligt Areal, som berøres af Havneudvidelsen er foretaget i Begyndelsen af Juni.

Esbjerg-Lodserne, som fremdeles har deres eget Motorfartøj, fik ikke paa Finansloven i Aar Bevilling til en Dampner. Interesserede spørger, hvorfor man kom bort fra den Ordning, som i sin Tid var saa meget paa Tale Mand og Mand imellem: at Esbjerg-Lodserne fik Station

paa det ny Fyrskib paa Graadybs Barre. Fyrskibet kom som bekendt for c. tre Aar siden, Lodserne fik imidlertid ikke Station paa Graadyb Fyrskib.

Merkantil.

Stranding ved Island. Stavanger, 28. Juni. (Ritz. Bur.) Rederiet Walthnes Arvinger har faaet Telegram om, at Dampskibet »Eljan« er grundstødt paa Reykjanæs Nord for Reykjafjord ved Hulabugten i Akureyri, og at det antagelig bliver totalt Vrag. Lasten forsøges bjerget saa godt som muligt. Svizzerdampersen »Geyr«, som er stationeret ved Island, er afgaaet til Strandingsstedet for at forsøge at bjerge Skibet. »Eljan« er assureret i Norske Lloyd for 120,000 Kr.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for Juli Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Luftryk og Vindforhold. De barometriske Depressioner er kun i ringe Grad udviklet i Juli, og i Overensstemmelse dermed er Vejret i denne Maaned overvejende roligt. Det høje Tryk ved Azorerne viser sig nu mest udpræget; de uregelmæssige Barometersvingninger er kun smaa, hvorfor ogsaa de vestlige Vinde mellem 40° og 55° N. Brd. er mere støt end i de øvrige Maaneder og kun sjælden stærke. Vest for 30° V. Lgd. kommer disse Vinde overvejende fra SV., og paa den evropæiske Side blæser de nu hyppigere fra NV. end fra SV.

NØ. Passaten er gennemsnitlig svagest paa denne Aarstid. Dens Nordgrænse har i Juli og August sin nordligste Beliggenhed, og ved dens ækvatoriale Grænse ligger et Vindstille-Bælte, der skiller den fra den nu fuldstændig udviklede SV. Monsun. Denne gaar atter jævnt over i SØ. Passaten, som rækker langt Nord for Linien.

Kystvindene stemmer i det væsentlige overens med Forholdene i Juni.

Storme er sjældne i Juli; kun SØ. for New Foundlands Bankerne forekommer 7—11 pCt., ellers er Hyppigheden overalt under 4 pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne til Savannah træffer man ingen Storme, dog kan Passaten undertiden blæse meget frisk.

Orkaner forekommer endnu i Juli kun sjældent i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer og i Vestindien.

Taa gehyppigheden naar sit Maksimum i Juli. For New Foundlands Omegn er Gennemsnitsantallet af Taagelimer om Maaneden over 300. Syd for 40° N. Brd. er der næsten taagefrit, kun paa den amerikanske Kyst indtil Kap Hatteras og ved Vestkysten af den pyrenæiske Halvø træffer man nogen Taage. Paa Damperruten fra Kanalen til 30° V. Lgd. er Hyppigheden ligeledes tiltaget en Del, og paa Damperruten Syd paa forekommer der ofte diset, usigtbar Luft fra Madeiras Bredder og til de Kap Verdiske Øer.

Is. I normale Aar ligger Gennemsnitsgrænsen for Drivisen i Juli atter lidt nordligere end Junigrænsen, dog er Juli i det hele ingenlunde nogen isfattig Maaned.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 18. Juni, at der,

da Belle Isle-Strædet aabnede usædvanlig tidligt i Aar — allerede den 15. Maj meldtes fra Point Ancour, at en Dampner passerede Strædet for udgaende — er truffet talrige Isbjerge navnlig Øst for Strædet.

Fra New Foundlands Bankerne og tæt forbi Øst-siden af New Foundland er der rapporteret en Del Isbjerge, men dog alt i alt færre end Maaneden forud og kun Nord for 45½° N. Brd., altsaa temmelig langt Nord for de forenede Damperruter.

Middelhavet. NV. Monsunen i den sydlige Del af det østlige Middelhav er endnu mere fremtrædende end i Juni, naar fuldt udviklet saa langt som til Sicilien og kan endnu erkendes forbi Sicilien og Sardinien. Monsunagtige ØNØ. Vinde hersker paa Strækningen fra Tunis til Gibraltar. Forsætninger mod Øst (NØ. og SØ.) er nu overalt overvejende ogsaa i den østlige Del; kun i Nærheden af Kretas Syd- og Vestkyst forekommer ogsaa hyppigt vestgaende Storme.

Skibsfarts- og Havneforhold i Argentina.

Af Aarsberetning for 1909 fra Generalkonsulatet i Buenos Aires.

Den officielle Skibsfartsstatistik for Landets samtlige Havne foreligger endnu ikke, men der kan ingen Tvivl være om, at Skibsfarten paa Buenos Aires i 1909 atter har været større end nogensinde før.

Generalkonsulatet fremhævede allerede i sin Aarsberetning for 1908, at La Plata Markedet nu maatte betragtes som et af Verdens vigtigste Fragtmarkeder, idet det i 1908 havde forsynet over 2,200 Skibe med en Lastevne paa tilsammen næsten 10,000,000 Tons med Ladning.

I 1909 er over 2,300 Skibe, med en Lastevne af over 11,500,000 Tons, blevet forsynet med Ladning, og, hvis man dertil lægger Skibsfarten paa Bahia Blanca, kommer man til det Resultat, at Argentinas Handel har haft Anvendelse for over 2,500 Skibe med en Lastevne af over 12,500,000 Tons, eksklusive Kyst- og Flodfart.

Mange af de store evropæiske Havne kan ganske vist opvise større Tal, fordi de anløbes af en Mængde Skibe, der kun forbliver en Dag eller to for at indtage eller udlade nogle faa hundrede Tons Varer; dette er ikke Tilfældet med Buenos Aires, der er en Terminus-Havn, hvor næsten hvert ankommende Skib bringer eller modtager fuld Ladning.

Der ankom i 1909:

	Dampere	N. Reg.-Tons	Sejlskibe	N. Reg.-Tons
Engelske	1,289	3,103,247	21	25,072
Tyske	201	637,285	1	805
Italienske	164	500,587	31	44,411
Franske	127	389,477	»	»
Norske	24	45,936	100	115,268
Argentinske	120	49,228	6	5,390
Andre Nationer	223	460,807	26	12,162
	2,148	5,186,567	185	203,208

altsaa ialt 5,389,775 N. Reg.-Tons, mod 4,888,741 N. Reg.-Tons i 1908.

Af de under »andre Nationer« opførte Skibe var, saavidt Generalkonsulatet har kunnet bringe i Erfaring, otte Dampere (23,931 Tons) og ét Sejlskib (308 Tons) danske.

Ved en Lov af Oktober 1908 bemyndigedes Regeringen til at anvende indtil c. 37 Mill. Pesos Guld til Udvidelse af Buenos Aires Havn.

Af dette Beløb skal c. 27 Millioner anvendes til Udvidelsen af den egentlige Havn udenfor det nordlige

Bassin og c. 10 Millioner til Ekspropriation af Terræn samt Anlæg af ny Moler og Pakhuse ved Riachuelo.

Havn anlæggene ved det nordlige Bassin blev derefter den 1. December udbudt til Licitation, og man tør paaregne, at Arbejdet vil blive paabegyndt i Begyndelsen af 1911 og fuldført i 1916.

Den ny Havn vil blive tilgængelig for Skibe indtil 30 Fod dybtgaaende, og den vil udgøre en Tilvækst af næsten 5,000 Meter Havnekaj.

Samtidigt er der indkommet en Del Tilbud paa Anlægget af en ny Mitre Kanal, der skal forbinde Nordhavnen med Floden Paraná de las Palmas og gøre det muligt for dybtgaaende Skibe at gaa fra Buenos Aires til Rosario ved alle Tidevande.

Denne Kanal skal være 26 Fod dyb, og paa den c. 28 Kilometer lange Strækning fra Nordhavnen til Lujan Floden vil den blive 100 Meter bred, medens den resterende Del (c. 12 Kilometer) vil blive 80 Meter bred.

Omkostningerne ved Anlægget af denne Kanal maa ikke overstige 10 Mill. Pesos Guld i aarlige Bevillinger paa 1 Mill.

Af andre vedtagne Love vedrørende Havneforholdenes Forbedring kan nævnes en Lov, der bemyndiger Regeringen til at erstatte Jernskurene paa Vestsiden af Dokkerne Nr. 1 og 2 med Pakhuse, der skal bygges af Mursten og have 3 Etager, samt til at opføre en Del andre ny Pakhuse i Dok Nr. 4, alt i alt til et Beløb af c. 6,5 Mill. Pesos.

Til Uddybning af Havneindløbene er yderligere bevilget c. 700,000 Pesos Guld, saaledes at der i de næste 10 Aar vil blive anvendt c. 55 Mill. Pesos Guld paa Forbedring af Havneforholdene.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kystfarten mellem de japanske Fragthavne.

I Følge Meddelelse fra det norske Konsulat i Kobe skal den japanske Regering have til Hensigt at ophæve den for fremmede Skibe for Tiden gældende Tilladelse til at deltage i Kystfarten mellem de japanske Traktathavne.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har intet Steds bragt særlig nævneværdige Forandringer. Alle Markedernes Udseende er omtrent det samme som Ugen i Forvejen, og der har gennemgaaende kun været sluttet for prompte Positioner. Det østlige Marked er maaske nok et af de daarligste af dem alle, og til Belysning heraf skal anføres, at der fra Bombay pr. prompt sidst er sluttet til saa lavt som 8/6 U. K. eller Kontinentet, én Lossehavn, 9/ to Lossehavne, medens Java fragtede til 20/ for Sukker til Evropa eller U. S. pr. primo Juli. Sortehavet og omliggende Markeder har endnu ikke rigtig begyndt at røre paa sig, men nogle Befragtninger for prompt Lastning effektueres til 8/ N. C. fra Sulina, 8/6 fra Azov, Option 9/ til Hamburg. Fra Odessa eller Nikolajeff sluttedes enkelte, større Baade til 6/3 udsøgt Havn. Middelhavet møder op med flere Laster, men Raterne er gennemgaaende ikke fristende. Nordamerika har yderst lidt at byde paa, La Plata ligeledes, men 9/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) er dog gentaget fra San Lorenzo Grænsen pr. Juli, medens Bahia Blanca sluttede til 8/3. Østersøen ligger uforandret fast ved et

vedvarende godt Begær efter Tonnage. Kulfragterne er ogsaa temmelig uforandrede i de fleste Retninger. Til Middelhavet er de en Ubetydelighed lavere.

Havarier og Forlis.

A d e l e, Galease af Marstal er d. 27. ds. paa Rejsen fra Mariager til Flensborg med en Ladning Cement, indkommen til Assens med Tab af Stormast.

Fra Sø og Land.

Vi har modtaget følgende:

En Ungmand bortblevet med en Jolle. Det hænder jo ofte, at vi Skibsførere, naar vi ligger i en Havn eller paa en Red, laaner vor Jolle ud til en af Folkene for at sejle lidt omkring i Nærheden. Dette har imidlertid ført til, at min Ungmand er sejlet bort med min Jolle, og det ser ikke ud til, at han vil vende tilbage mere, eftersom der nu er forløbet 8 Dage siden da. Han er sidst set ved Romsø, og det er jo ikke umuligt, at han kan være forulykket den Nat, da der var megen Kuling; han styrede den Gang efter Korsør. Jollen kan jo senere være bleven optaget af et forbi sejrende Skib, som er gaaet til Udlandet, og saa høres der jo sandsynligvis ikke noget om den.

Jeg haaber, at dette maa bidrage til, at ingen laaner deres Jolle ud, særlig med Sejl til, da de risikerer at faa samme Behandling som jeg. Jeg havde i dette Tilfælde ingen Anelse om, at Ungmanden vilde sejle væk med Jollen, da der har været den bedste Forstaelse imellem os, og han har heller ikke forlangt at blive afmønstreret. Han havde desuden saa mange Penge tilgode, at han kunde rejse til Vejle, hvor han horte hjemme, hvis han var bleven afmønstreret.

Marstal den 24./6. — 1910.

Chr. Petersen.
Skonnert »Juliane«.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolie. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.
Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-bert, ank. Pillau 18./6. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 27./6. — Algarve, Borries, ank. Barcelona 24./6. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 20./6. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunshüttel 29./6. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Salonica 26./6. til Smyrna. — Arkansas, Petersen, ank. Garston 20./6. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 29./6. for Genua. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 29./6. for Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Holtenau 28./6. for Riga. — Beira, Lunge, afg. Gibraltar 28./6. til Cadiz. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 27./6. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 30./6. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 28./6. til Riga. — Douro, Søberg, ank. Oporto 27./6. — Eshjerg, Struive, dokker. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 27./6. — Garonne, Kroman, ank. Kotka 29./6. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 29./6. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25./6. til Kristianssand. — Hengest, Munk, afg. herfra 28./6. til Riga. — Hjelm, Petersberg, afg. herfra 29./6. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 30./6. til Swansea. — Jolantha, Simonsen, afg. London 28./6. til Antwerpen. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 27./6. — Kentucky, Andersen, afg. Filadelfia 25./6. hertil. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunshüttel 29./6. for Antwerpen. — Kursk, Gommensen, ank. Bordeaux 26./6. — Leopold II, Rasmussen, pass. Holtenau for Libau. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 29./6. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 23./6. — Louisiana, Ørsted, afg. St. John 20./6. til Browhead. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 29./6. til Salonica. — Moskov, Jon Jønsen, pass. Holtenau 25./6. for Dunkerque. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Petersborg 29./6. hertil. — Nordjylland,

Jacobæus, afg. herfra 27./6. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisette, ank. hertil 29./6. — Omsk, Harder, ank. Libau 27./6. Oscar II, Hempel, ank. hertil 21./6. — Perm, Christensen, ank. Libau 29./6. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 18./6. til Boston. — Prøgel, Iversen, ank. Petersborg 25./6. — Saga, Wiberg, ank. Riga 28./6. — Seine, Damp, afg. herfra 29./6. til Reval. — Texas, Lissner, afg. herfra 28./6. til Trångsund. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 26./6. — Tiber, Bech, ank. Lipari 28./6. — Tyr, Thaning, afg. herfra 28./6. til Windau. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 24./6. til New York. — Vendsyssel, afg. herfra 29./6. til Antwerpen. — Viking, Nellemann, afg. Bergen 29./6. — Dagfin, afg. Stettin 29./6. hertil. — Karin, afg. Liverpool 29./6. til Swansea. — Vadsø, ank. Stettin 30./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 23./6. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 25./6. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 23./6. til Dunquerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 26./6. — Russ, Petersen, ank. Kernova 26./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Temrink 6./6. til Aarhus. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Barry 25./6. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aleksandria 22./6. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Rotterdam 26./6. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, ank. Aberdeen 17./6.

Ostasiatisk Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Bangkok 28./6. til Singapore. — Samui, de Fine Licht, afg. Penang 28./6. til Singapore. — Baudon, Thomsen, afg. Bangkok 26./6. til Singapore. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. London 25./6. — Pangan, Knudsen, afg. Genua 28./6. til Port Said. — Indien, Berg, pass. Perim 22./6. for Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 22./6. til Kjøbenhavn. — Siam, Cortsen, afg. Shanghai 28./6. til Yokohama. — Cathay, Kruuse, ank. Kjøbenhavn 29./6.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, ank. London 26./6. — St. Thomas, Hansen, ank. Havre 30./6. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 29./6. til St. Thomas.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rouen 29./6. — Helene, Sørensen, ank. Petersborg 27./6. — Sjølland, Dam, ank. Hull 26./6. — Agnete, Sonnichsen, afg. Burntisland 28./6. — Hermia, Hansen, ank. Randers 27./6. — Alice, Schultz, ank. Odense 26./6.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./6. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 24./6. — Carl Hecksher, Starck, ank. Petersborg 24./6. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 24./6. — Normania, Ericksen, afg. New Brunswick 19./6. — Euxinia, Lund, ank. Rotterdam 22./6. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 22./6. — Livonia, Jørgensen, ank. Dunquerque 23./6.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Sagna 27./6. — Patria, Larsen, afg. Vera Cruz 26./6. — Gratia, Sørensen, ank. Wiborg 22./6. — Astoria, Neergaard, ank. New York 23./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Methil 26./6. — Gallia, Nielsen, afg. Methil 23./6. — Caledonia, Hansen, ank. Dunquerque 22./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Dunquerque 24./6. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kronstadt 23./6.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Swinemünde 28./6. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 28./6. — Carbonia, Mathiasen, ank. Boness 25./6. — Estonia, Winckler, ank. Halifax 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Bruges 28./6. — Selandia, Troensgaard, afg. Riga 24./6. — Seccalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. St. John 20./6. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 28./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Kristiania 27./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Lissabon 29./6. — Martha, Christensen, afg. Karlsborg 28./6. — Elna, Rathje, afg. Seaham 29./6. — Therese, Petersen, afg. Blyth 22./6. — Simone, Møller, afg. Karlsborg 29./6. — Jeanne, Løffler, ank. Hartlepool 29./6. — Vera, Risø, ank. Norrköping 27./6. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 26./6. — Anine, Leth, afg. Antwerpen 28./6.

Frem. Austa, Bagger, ank. Hamburg 22./6. — Vera, Thing, ank. Kolding 26./6. — Freja, Nielsen, ank. Lervik 28./6.

Svendsen & Christensen. St St. Blicher, Christensen, ank. Kotka 28./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Wiborg 29./6. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Methil 28./6. — N. G. Petersen, Block, ank. Petersborg 28./6. — Ajax, Brøsen, ank. Preston 26./6. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 24./6. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Frederikshavn 24./6. — G. Kock, Jørgensen, ank. Petersborg 25./6. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Petersborg 26./6. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 28./6. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Nykjøbing F. 27./6. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kjøbenhavn 27./6. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 30./6. nordg. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Blyth 29./6. — Lars Kruuse, Mathiasen, afg. West Hartlepool 29./6.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Helsingør 29./6. til Narva. — Allan, Nielsen, afg. Kallundborg 28./6. til Dundee.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Libau 25./6. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pernau 24./6. — Helga, Pii, afg. London 26./6. — Rolf, Reese, ank. Blyth 25./6. — Niels R. Finnsen, Olsen, ank. Kronstadt 27./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 27./6. — London, Bom, ank. Petersborg 28./6. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 25./6. — Bryssel, Chr. Larsen, ank. Kronstadt 23./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 22./6. — Wien, Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./6. — Roma, v. Thun, ank. Bordeaux 23./6.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Ghent 25./6. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Kotka 21./6. — Rimfaxe, Faber, ank. Riga 28./6. — Schach Steenberg, Theiland, ank. Skutskär 24./6.

Thora. Mjølner, Clausen, afg. Sandarkrok 28./6. — Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 29./6. — Ingolf, Schiøtz, ank. Kjøbenhavn 30./6.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Archangel 28./6. til Cette — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 28./6. — Fanny, Eriksen, ank. Nantes 24./6. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 22./6. til Stockholm. — Alexy, Lorentzen, ank. St. Nazaire 23./6. — Dagny, Sørensen, ank. Passages 20./6. — Mary, Bang, afg. Middlesbro 28./6. til Odense.

Sejlskibe.

Svendborg. Kruse, Larsen, ank. Riga 22./6. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 22./6. — Ludvig, Jørgensen, ank. Jacobstad 22./6. — Marten Nisson, Petersen, ank. Limrick 22./6. — Marie, Nielsen, ank. Kotka 23./6. — Althea, Skovgaard, ank. Frederiksstad 23./6. — Ring Andersen, Hansen, ank. Halmstad 27./6. — Niels, Nielsen ank. Högnäs 26./6. — Emilie, Rasmussen, ank. Sundsvall 26./6. — Alma, Hansen, ank. Malmø 26./6. — Concordia, Henriksen, ank. Åbo 27./6. — Peter, Jørgensen, ank. Rügenwalde 26./6. — Valdemar, Andreasen, ank. Boston 27./6. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Kalmar 27./6. — Standard, Rasmussen, ank. Skuru 26./6. — Kamma, Fisker, ank. Solvesborg 27./6. — Emanuel, Bentzen, ank. Methil 27./6. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Hernösand 27./6. — Carl Mørck, Mortensen, ank. Heiligenhafen 28./6. — Apollo, Nielsen, ank. Middlesboro 28./6. — Doris, Købke, ank. Jacobsstad 27./6. — Hertha, Hansen, ank. Langesund 23./6. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Patrickfjord (Island) 24./6. — Najaden, Rasmussen, ank. Oscarshavn 23./6. — Kaspar, Hansen, ank. Langesund 24./6. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Aarhus 24./6. — Grethe, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 24./6. — Haabet, Andersen, ank. Havre 24./6. — Triton, Nielsen, ank. Swinemünde 24./6. — Pampa, Jensen, ank. Fakse Ladeplads 25./6. — Urda, Hansen, ank. Dröbak 24./6. — Ellen, Andersen, ank. Sundsvall 25./6. — Ruth, Falentin, ank. Dröbak 24./6. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Middlesboro 23./6. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 29./6. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Helsingfors 29./6. — Heimdal, Rasmussen, ank. West Hartlepool 29./6. — Clytia, Nielsen, ank. Stettin 28./6.

Æra. Gloria, Fabricius, ank. West Wemyss 27./6. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Stockholm 27./6. — Hosanne, Raahauge, ank. Pillau 27./6. — Zakæus, Nielsen, ank. Danzig 27./6. — Aerial, Christensen, ank. Dröbak 28./6. — Hertha, Krull, ank. Sundsvall 27./6. — Mathile, Hansen, ank. Sundsvall 27./6. — Bertha, Madsen, ank. Pillau 27./6. — Genius, Bastrup, ank. Køge 27./6. — Mette, Andersen, ank. Refsø 28./6. — Mars, Stegmann, ank. Thorshavn 25./6. — Alf, Hansen, ank. Åhus 26./6. — Mary, Andersen, ank. Sakskjøbing 26./6. — Svip, Jensen, ank. Vismar 26./6. — Albertine, Madsen, ank. Karlskrona 27./6. — I Koefod, Andersen, ank. Kolding 27./6. — Argus, Jensen, afg. Seaham 23./6. til Drammen. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Fakse 27./6. — Orelia, Clausen, ank. Dysart 27./6. — Hjalmar, Kristoffersen, ank. Dysart 25./6. — Maren, Albertsen, ank. Sligo 26./6. — Bonavista, Christensen, ank. Fakse Ladeplads 25./6. — Fremad, Hansen, ank. Frederikstad 28./6. — Marstal, Hansen, ank. Danzig 28./6. — Malfridur, Hansen, ank. Nykjøbing F. 28./6. — Mester, Petersen, ank. Ystad 29./6. — Rolf, Christensen, pass. Kjøbenhavns Red 27./6. fra Trinidad for Stettin. — Duen, Hay, afg. Kjøbenhavn 28./6. til Gefle. — Lorenz, pass. Dungeness 25./6. for østgaende. — Caroline, Christensen, ank. Nykjøbing F. 28./6. — Thor, Kromann, ank. Hamburg 29./6.

INDHOLD:

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 1. Juli 1910. — Vejrovsigt over Nordatlantikerhavet for Juli Maaned. — Skibsfarts- og Havneforhold i Argentina. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

0° 37' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 861. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1353. Fyr tændt. Bølgebryder bygges. Fishguard Harbour, Wales, England. Ved Fishguard Harbour bygges en ny Ø-Bølgebryder. Ved Yderenden af Arbejderne er tændt to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, i 2 m Afstand. Man skal gaa rigeligt uden om dem. Ø-Bølgebryderen vil strække sig fra et Punkt tæt ved N-Baaken paa Godwick Bay SV-Kyst, 640 m i N. 67° Ø., derfra ca. 1000 m i N. 47° Ø., og derfra ca. 200 m i N. 13° Ø., saa at der bliver et 165 m bredt Løb mellem dens Yderende og Yderenden af Bølgebryderen, som allerede findes.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1354. Bæke forandret. La Jument, Penmarc'h, Frankrig. Paa La Jument skal den sorte Bæke med Cylindere ombyttes med en Stenbæke. Arbejdet er paa begyndt. 47° 46' 45" N. Br. 4° 21' 53" V. Lgd.

1355. Forandring i Belysning og Afmærkning. Loire. Den sorte Tønde La Fernais er ombyttet med en rød Tøndebaad, der viser grønt Lys. Den ligger paa NV-Kanten af Banc des Brillantes. 47° 18' 4" N. Br. 2° 4' 55" V. Lgd.

Den røde Tønde Danges Ouest er ombyttet med en rød Tøndebaad, der viser grønt, fast Lys. 47° 18' 11" N. Br. 2° 3' 45" V. Lgd.

Den røde Tønde Banc des Brillantes aval er ombyttet med en rød Tøndebaad, der viser grønt, fast Lys. Den hedder nu Roche des Brillantes, og ligger paa 47° 17' 51" N. Br. 2° 3' 5" V. Lgd.

1356. Baake optært. Rocher Patou. Il de Noirmoutier. En rød Baake med Kegle, 5 m høj over Vandet, er optært paa Rocher Patou, ved Puyt Herbandière, ved Canal de la Grise S.-Side. 47° 1' 40" N. Br. 2° 18' 48" V. Lgd.

1357. Havn aabnet. Sassa-town, Liberia. Afrika. Havnen Sassa-town er aabnet for udenlandsk Handel.

1358. Tønde ombyttet med Klokketønde. West Penobscot Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. I det S-lige Indløb til West Penobscot Bay er Bay Ledge Tønde 2 ombyttet med Bay Ledge Klokketønde 2.

1359. Tønde udlagt. Boston Bay, Massachusetts. En hvid Spirtønde med sort Bur, Race Buoy, er udlagt i Boston Bay for Sommeren. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 506. Kjøbenhavn 1910.)

1360. Tønder flyttet. Neponset River. Boston Harbor, Massachusetts. Spirtønderne ved Indløbet til Neponset River er flyttet til den ny gravede Rende og ligger nu saaledes: Old Harbor Shoal Tønde 2, fra Winthrop Baake i S. 22½° V. og fra Deer Island Fyr i S. 69¾° V., Old Harbor Tønde 4, fra Fort Independence vestre Kant i S. 19¾° V. og fra Thompson Island vestre Kant i S. 73° V., Thompson Island Flats Tønde 3, fra Fort Independence vestre Kant i S. 17¼° Ø. og fra Thompson Island Værtis ydre Kant i S. 72½° V., Cow Pasture Flats Tønde 6, fra Pumpestationens Pier i S. ¾° V. og Moon Head vestre Kant i S. 89¼° V., Farn Point Shoal Tønde 5, fra Pumpestationens Pier i S. 38° V. og fra Moon Head vestre Kant i S. 85½° V.

1361. Vrag afmærket. Nautucket Sound, Massachusetts. Skonnerten »Mary Farrow« er sunket 3/5 Sm. S. 81° V. fra Handkerchief Fyrskib Nr. 4 i Nautucket Sound. Tre Syd for Vraget er udlagt en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, og tæt V. for Vraget en rød og sort vandret stribet Spirtønde. 41° 28' 45" N. Br. 70° 8' 8" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Sydsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Rejningerne er retvisende, og de, der angaaer Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1330. Sømærke flyttet. Slusen, Fyrs Lysvinkler forandret. Anholt-Havn. Kattegat. Det hvide Sømærke med 1 nedadvendt Kost paa SØ-Siden af Slusen er nu flyttet.

Anholt-Havn Vinkelfyr viser nu rødt, fast Lys fra c. N. 6° V. til N. 16° V., hvidt, fast Lys fra N. 16° V. til N. 20° V., og den grønne Vinkel over Havnen lyser nu fra S. 35° Ø. gennem Ø. til c. N. 15° Ø. I øvrigt uforandret. (Kort Nr. 187 og 211. Danske Lods, Side 216 og 218. Havne-Lods, Side 14. Fyr-Port, Nr. 95. Søm.-Fort. Side 18.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1124. Kjøbenhavn 1910.)

1331. Stenrøse fundet. Lillegrund N. Flinterøden, Sundet. En 7,0 m Stenrøse er fundet c. 350 m SØ. for Linien; »Kalkgrundet« Fyrskib overet med »Uskargrundet« Fyrskib.

Røsen har en Udstrækning af c. 60 m i NØ.—SV.-lig Retning og lidt mindre i NV.—SØ.-lig Retning. Dens NØ.-Ende ligger paa 55° 32' 27" N. Br. 12° 45' 9" Ø. Lgd. i Mærkerne:

Froisers-Kirke overet med en Sadel i Maglebylille-Remise (Peil. N. 33½° V.), og vestre Kant af Tygeisø Kirke overet med højre Kant af en rød Bygning med Skifertag (Peil. S. 81½° Ø).

I Linien »Flinterøden's Fyrskibe overet« er der i Nærheden af det opgivne Sted ikke under 8 m. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, Side 293.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1270. Kjøbenhavn 1910.)

1332. Belysning forandret. Stege, Møen, Smaalands-Farvandet. De to røde Lanterner paa Havnepladsen Ø. for Stege Havn er slukket.

Ved Indløbet til den nye Havn er paa N.-Molens Hoved tændt en rød Lanterne, og paa S.-Molens Hoved en grøn Lanterne. Flammens Højde: 2,0 m. Hvide, 1 m høje Fyrpæle. Fyrene brænder hele Aaret. (Kort Nr. 112 og 139. Danske Lods, Side 156. Havne-Lods, Side 128. Fyr-Port. Nr. 482.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1333. Karantænestation flyttet. Arkosund—Oxelösund, Sverrig. Karantænestationen ved Arkö er nedlagt. En ny Karantæne Station findes ved Oxelösund, og træder i Virksomhed, naar tysk, russisk eller finsk Havn ved Østersøen erklæres smittet af Kolera.

1334. Grund fundet. Stockholm Skærgaard. En 7, m Grund er fundet N. for Gåsø, i Fyrgrundts Fyrs NØ-lige hvide Lysvinkel. 59° 40' 48" N. Br. 18° 59' 57" Ø. Lgd.

1335. Afmærkning. Valvrik. Ljusne. Bottniske Bugt. Farvandet fra Søen til Valvrik er almærket saaledes: Paa S.-Siden: En Stage paa 61° 11' 46" N. Br. 17° 10' 31" Ø. Lgd. En Stage paa 61° 11' 39" N. Br. 17° 10' 36" Ø. Lgd. En Stage paa 61° 11' 34" N. Br. 17° 10' 40" Ø. Lgd. En Stage paa 61° 11' 33" N. Br. 17° 10' 44" Ø. Lgd. En Stage paa 61° 11' 31" N. Br. 17° 10' 48" Ø. Lgd. Paa N.-Siden: En Stage med Kost paa 61° 11' 31" N. Br. 17° 10' 39" Ø. Lgd. Ved en 4 m Grund tæt ved Farvandet, en Stage, paa 61° 11' 50" N. Br. 17° 10' 25" Ø. Lgd., og en Stage med Kost, paa 61° 11' 48" N. Br. 17° 10' 27" Ø. Lgd.

1336. Fyrskibe udlagt. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Nakainen« er udlagt den 2den Juni og Fyrskibet »Plevna« den 6te Juni 1910.

1337. Fyrskibet »Storbroten« ombyttes midlertidig. Bottniske Bugt. Om trent den 5te Juli 1910 ombyttes Fyrskibet »Storbroten« midlertidig med et Reservefyrskib. Det er rødt, har to Masten, med Ballon paa hver, og viser fra hver Mast et rødt, fast Fyr. Taagesignal gives med Streue, Et-Stød hver 67 Sek. Stød 7 Sek., Pause 60 Sek.

1338. Vager inddraget. Morengrunds Klacken. Viborg Distrikt. Finske Bugt. Vageren S. for Morengrunds Klacken er inddraget. 60° 19' 51" N. Br. 26° 27' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1339. Fiskerfyr tænkt. Øsel SV.-Kyst. Rusland. Paa Øsel SV.-Kyst, c. 1000 m fra Byen Melidri, er tænkt et hvidt Fyr; det brænder kun, naar der er Fiskeri. Sydsvidden: 11 Sm. 58° 10' 0" N. Br. 29° 10' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1340. Vrag borttaget. Vindau. Vraget som laa sunket 1,5 Sm V. for Vindau S.-lige Molohovet, er borttaget og Afmærkningen inddraget.

1341. Sematørs Beleggenhed. Pillan. Tyskland. Sematøren ved Pillan paa Frische Nehrung ligger paa 54° 38' 12" N. Br. 19° 53' 12" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1274. Kjøbenhavn 1910.)

1342. Fyr midlertidig forandret. Danzig og Jungfer. Frisches Haf. Fyrbaaken Danzig og Jungfer ombygges i Slutningen af Juni 1910. I den Tid brænder begge Steder et hvidt, fast Fyr. Danzig Fyr: 54° 18' 5" N. Br. 19° 17' 48" Ø. Lgd. Jungfer Fyr: 54° 15' 37" N. Br. 19° 14' 36" Ø. Lgd.

1343. Fortøjningsfyret eller udlagt. Kieler Hafen. I Kieler Hafen ligger udlagt et Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1077. Kjøbenhavn 1910.)

1344. Fortøjningsfyret eller udlagt. Kieler Hafen. I Kieler Hafen ligger nu paa V.-Siden af Havnen følgende Fortøjningsfyret:

Tønde A paa 54° 19' 37" N. Br.	10° 9' 27" Ø. Lgd.
B - 54° 19' 41"	10° 9' 6"
C - 54° 19' 43"	10° 9' 10"
D - 54° 19' 46"	10° 9' 15"
E - 54° 19' 50"	10° 9' 15"
F - 54° 19' 52"	10° 9' 23"
G - 54° 19' 57"	10° 9' 24"
H - 54° 19' 59"	10° 9' 32"

Paa Ø.-Siden af Havnen langs Værftets Yermølle ligger seks Tønder: Tønde H i Wilker Bucht har nu Betegnelsen J.

II. Kattegat og Skagerrak.

1345. Stage flyttet. Lyngholmhaaen. Lyngholm NØ. Tønsberg. Norge. Den sorte Stage ved Lyngholmhaaen er flyttet c. 25 m N. efter. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1279. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

1346. Fyr midlertidig slukket. Hvidingsø. Norge. Hvidingsø Fyr er slukket indtil den 18. Juli 1910.

1347. Fyrlamper forandret. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes:

Tanagen, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 14 m. Lyset er rødt fra N. 59° V., fri V. om Rispijskjærne, til N. 79° V., fri S. om Frøsholmhaaen, hvidt derfra til N. 86° V., fri N. om Haabokjær, grønt derfra gennem V. til S. 71° V., fri S. om Steinhaaen, hvidt derfra til S. 54° V., fri N. om Skaldolmshaen og Fladholmen, rødt derfra gennem S. og Ø. til N. 19° Ø., hvidt derfra til N. I øvrigt uforandret.

Vismestangen, viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 11 m. Lyset er grønt fra S. 48° Ø. gennem S. til S. 4° V., fri V. om Rispijskjærne, hvidt derfra til S. 14° V., fri Ø. om Midtflæra og Steinhaaen, rødt derfra til S. 17° V., fri V. om Midtflæra og Steinhaaen, hvidt derfra til S. 26° V., fri Ø. om Øksfotskær, grønt derfra til S. 86° V., ved Grunden fra Grønningen og midt imellem Vægegen og Smørgrundene, rødt derfra gennem V. til N. 52° V., fri N. om Monsaagrund, hvidt derfra til N. 17° V., fri V. om Bøskinnene, grønt derfra til N. 11° V. I øvrigt uforandret.

Bukeen. Flammens Højde: 14 m. Den hvide Vinkel der lyser mod Ø. og N., er udvidet fra N. 26° V. til N. 30° V. I øvrigt uforandret.

Kvalen er flyttet længere ud paa Odden, paa 59° 26' 0" N. Br. 5° 14' 40" Ø. Lgd. Flammens Højde: 9 m. Den viser Lys med Formørkelser. Lyset er grønt fra S. 54° Ø. til S. 36° Ø., midt i det N.-lige Indløb til Haugesund, hvidt derfra til S. 11° Ø., klos i Ø.-Kant af Nordre Vipransø, rødt derfra gennem S. til S. 32° V., fri N. om Tongjærkjærerne, hvidt derfra til S. 45° V., fri S. om Kraakellu, grønt derfra til S. 60° V., fri N. om 4,7 m Baaen N. for Kraakelljærerne, hvidt derfra til S. 72° V., fri S. om Indreflæna og Skarø-Trehaaen, rødt derfra gennem V. til N. 60° V., fri N. om Reiningen, hvidt derfra til N. 11° V., fri V. om Blærvikklubben, grønt derfra til N. I øvrigt uforandret.

Knarreviken, viser hvidt Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. I øvrigt uforandret.

Karøven, viser Lys med To-Formørkelser. Flammens Højde: 14 m. Lyset er hvidt fra S. 63° V., fri N. om Brystens, til S. 71° V., fri S. om Hjalteskær, grønt derfra gennem V. og N. til N. 34° Ø., fri Ø. om Florvaagpynten, hvidt derfra til N. 87° Ø., fri N. om Nordnespynten, rødt derfra gennem Ø. til S. 79° Ø., ind mod Nøsthyrgegen, grønt derfra til S. 76° Ø., fri N. om Glædesnesflaa. I øvrigt uforandret.

1348. Fyrskibe. Elben. Tyskland. Fyrskibet »Elbe Ia« er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, som ikke har Raddotelegraf og Undervandssignal.

Fyrskibet »Elbe III« er atter udlagt.

Fyrskibet »Elbe V« er midlertidig ombyttet med et tomastet Reservefyrskib, der viser et hvidt, fast Fyr fra Fokkemasten, og 4½ m højere et rødt, fast Fyr paa Stormasten. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1130 og 944. Kjøbenhavn 1910.)

1349. Vrag uskadeligt. Elben. Vraget af Lægteren »Gegenwart«, der laa sunket mellem Fyrskibene »Elbe II« og »Elbe III« er uskadeliggjort og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1280. Kjøbenhavn 1910.)

1350. Vrag. Fyrskibet »West Hindler« V. Nordsean. Et Vrag, med en Mast 28 m over Vandet, er passeret 15 Sm V. t. N. for Fyrskibet »West Hindler«, paa 51° 24', N. Br.

1351. Tønde flyttet. Gunfløet Sand. Thomsen. England. N. E. Gunfløet Tønde er flyttet 3½ Kbl N. 25° Ø. hen, og ligger nu i 10 m Vand, 2,5 Sm S. 69° V. fra Fyrskibet »Sunk«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1285. Kjøbenhavn 1910.)

1352. Grund findes ikke. River Humber Ø. Grunden med 6 m Vand, som var rapporteret 14 Sm S. 83° Ø. fra Fyrskibet »Spurn« er forgæves eftersøgt og findes ikke. Dybderne i Nærheden er som angivet paa Kortene. 53° 32' N. Br.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugtt, Karaibiske-Hav.

1362. Grund rapporteret. Tunas de Zarza, Cuba S.-Kyst. En 6,4 m Grund er rapporteret at ligge 4 Sm S. 63° V. fra Blanco Zarza Fyr. 21° 33' 30" N. Br. 79° 39' 45" V. Lgd.

En Barre siges at have daaunet sig tværs over Indløbet til Lobet S. for Machos de Fuera Cays.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1363. Fyr i Orden. Cape St. Thomé, Brasilien. Cape St. Thomé hvide Blink-fyr er atter i Orden. 22° 3' S. Br. 41° 3', 2 V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarvande« Nr. 961. Kjøbenhavn 1910.)

1364. Lys- og Undervands Klokketønde udlagt. Englisch Bank. Rio de la Plata. Argentina. En Lystønde, der hver 5. Sek. viser hvidt Et-Blink og forsynet med Sirene og Undervandsklokke, er udlagt ud for Ø.-Enden af English Bank, paa omtrent 35° 13' S. Br. 55° 47', 7 V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1365. Vrag afmærket. Golfo della Spezia, Italien. Et Vrag ligger sunket i Golfo della Spezia, fra Spezia Domkirke i S. 47 1/2° Ø., og fra Fyret paa Dænnungens V.-Hoved i N. 47 1/2° Ø. Det er afmærket med tre røde Vagere.

1366. Skydeplads afmærket. Golfo di Terranova, Sardinien Ø.-Kyst. Ved Skydepladsen i Golfo di Terranova er Tønder, hvorfra vises rødt, fast Fyr, udlagt N. NV. og V. for Skiverne. Man maa ikke komme indenfor Tønderne.

1367. Forandring af Belysning og Afmærkning. Fiume. Østerrig-Ungarn. Forlængelsen af Maria Theresia Bølgebryder er fuldført i 300 m Længde. Molen 360 m V. for Marie Valerie Mole er fuldført. Fyret paa Bergudi Havneus Bølgebryders Hoved er slukket. Det røde midlertidige Fyr paa Hovedet af den nye Tværnole, som afslutter Hovedhavnen mod V. er ombyttet med et grønt Fyr. Paa Reden er Tønderne Nr. IX og X inddraget. Tønde Nr. VII ligger 860 m S. 21° V. fra det grønne Fyr ved Petroleumshavnen, og Nr. VIII 480 m S. 67° V. fra det røde Fyr paa Bølgebryderen ved Baross Have.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1368. Baaker. Liau River. Gulf of Pe Chih. China. Ved Indløbet til Liau River er oplært to sorte Baaker med sort Ballon. Sø.-Baaken staar 1,7 Sm S. 40° Ø. fra Bar Signalstation. 40° 39' 4" N. Br. 122° 11' 55" Ø. Lgd. NV.-Baaken staar 2 1/2 Sm N. 41° V. fra Bar Signalstation. 40° 42' 26" N. Br. 122° 8' 5" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1369. Karantænebestemmelser. Italien. Odessa er erklæret for kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R. rettet, ny Udgave; + annulleret; T. Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. N 291
Japan: Plans on the East Coast of Karafuto (Sakhalin Island). April 1910. Pris: 65 sen.
Hoirenkan to Samueho Kaku. April 1910. Pris: 65 sen.
Wakamatsu Ko. April 1910.
Izumi Ura and Nishitomari Wan 220 har nu 175.
Tsushima Shoko 231 har nu 176.

Kjøbenhavns Børskurs d. 30. Juni 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 3/4	93 3/4	94
Danmark	40	39 1/2	40 1/4
Norden	80 3/4	81	81 1/4
København		6 1/2	7
Carl		69 1/4	70
Dannebrog	74 1/2	74 1/4	74 3/4
Skjold		43	44
Urania		—	—
Union		6	7
Dampsk. af 1896		74 1/2	76
Højmdal		84 1/2	86
Østasiatiske	158	157 1/2	157 3/4
Østersøen		2	7
Nordsøen		—	—
Gorm		68 1/2	70
Torm		60	62
Inga		2	7
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		1 1/2	4
Forenede Bugser-Selskab		52	57
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	35 3/4	36 1/4	36 1/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102	106
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		99	101
5% Østasiask Komp.		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 3/4	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85 1/4	86
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		94 1/4	94 1/2
4% — — — 1. —		96 1/2	96 1/2
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 3/4	89 1/2
4% — — — —		93 1/4	93 3/4
3 1/2% Landkreditk.		92 3/4	94
4% Østift. Kreditf.		93 3/4	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	152 1/4	152 1/4	152 1/2
Privatbank		102 1/4	102 3/4
Landmandsbank		132 1/4	132 3/4
Handelsbank		134 1/4	132 3/4
Grundejerbank	27 1/2	29 3/4	30
Burm. & Wain	88	88	88 1/4
Helsingørs Jærnek	78	77 1/2	78
Sukkerfabr.	237	236 3/4	237
Bryggeri Aktier	165	165	165 1/4

Vekselskurser d. 29. Juni 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	89.00	88.85
London	18.19	18.16
Paris	72.25	
Amsterdam	151.00	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 29. Juni 1910.	
Russiske Noter	216.40
4% Russiske Consols	91.70
3 3/10% — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.25
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — 1890	95.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 30,000, „Danmark“ 2,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 40,000, „Skjold“ 20,000, „Union“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 76,000, „Østasiatisk“ 254,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet 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. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Enerepræsentant for

Norddeutsche Maschinen- und Armaturen-Fabrik

som leverer

„Clayton“ Apparater til Desinfektion, Udryddelse af
Rotter og Uetøj og til Ildslukning

„Stone-Lloyd“ vandtætte Skoddøre, — „Hansa“ Lsosehjul,

„Lloyd“ Riste, — Spil, — Styremaskiner, — Pumper etc.

RUGBRØD

fra

Agades Brødfabrik

er det bedste til Skibe.

Forlang det hos Bagerne og Provianteringshandlerne.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninge.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 5. Juli 1910.

Ministeriet Zahle indgav i Fredags paany sin Demission.

Som det var at vente, maatte Udfaldet af Folketingsvalget den 20. Maj foranledige Ministeriet Zahles Afgang; Rigsretssag og Partiinteresser, der knyttede sig til denne, har forhalet denne Afgang, men nu foreligger den altsaa. Den politiske Betydning af denne Begivenhed skal vi ikke beskæftige os med, da den falder udenfor *Dansk Søfartstidendes* Rammer, men derimod kan vi ikke undlade at beklage, at Forholdenes Magt siden Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart kun har levnet Danmarks to første Handelsministre saa kort Tid til indadtil at organisere dette ny Ministerium, som Søfarterhvervene knytter saa store Forventninger til, og til grundigt at lære de mangeartede Forhold at kende, som et Søfartsministerium er kaldet til at gribe ind i.

Efter kun otte Maaneders Virksomhed som Minister for Handel og Søfart forlader Hr. W. H. O. Weimann sin betydningsfulde Stilling. Enhver vil kunne sige sig selv, at det er ubilligt efter saa kort Tids Forløb at vente store Resultater af Ministerens Virksomhed paa hans specielle Omraade, og det saa meget mere som han tilmed i en større Del af dette korte Tidsrum tillige har beklædt Trafikministerens ansvarsfulde og omfattende Stilling, der jo netop i dette Halvaar, hvor Rigsdagen har været samlet, i høj Grad har maattet lægge Beslag paa Ministerens Tid og Kræfter. Kan der derfor ikke peges paa store eller afgørende Resultater paa Skibsfartens Omraade, saa har Minister Weimann dog, specielt ved Behandlingen i Folketinget af Forslaget om Masnedøbroen, faaet Lejlighed til at vise sin Interesse for Søfarten ved velvilligt og forstaaende at akceptere de Krav, som Skibsfarten, paa Grund af denne paatænkte ny Hindring for dens frie Bevægelser, maatte stille.

Da dette Projekt jo sikkert om kortere eller længere Tid vil blive draget frem paany, vil det ogsaa nok vise sig, at den Virksomhed som Minister Weimann her har udfoldet, ikke vil være spildt.

Dampere »Sangstad«s Vrag skal fjernes. Den svenske Lodsstyrelse har afsluttet Kontrakt med Göteborgfirmaet Albert Malmgren, om at fjerne det norske Dampskib »Sangstad«, som sank i Kvarken i Nærheden af Fyrskibet »Snipan« for omtrent et Aar siden. Efter »Sangstad«s Forlis har ikke mindre end fem Skibe kollideret med Vraget. At dette desuagtet er blevet liggende til stor Fare for Skibsfarten, har vakt en ikke ringe Opmærksomhed og er blevet paatalt baade i skandinaviske, tyske og engelske Blade.

Man har imidlertid været i stor Tvivl om, hvorvidt Sverig eller Finland var forpligtet til at foretage Bortsprængningen af Vraget, og da Omkostningerne ved et saadant Arbejde er meget store, maa man ikke forundre sig over, at den svenske Lodsstyrelse har unddraget sig Forpligtelsen saa længe som muligt. Da man nu er kommet paa det rene med, at Vraget ligger paa svensk Omraade, har man ndaaet to grønmaalede Bøjer med Paaskrift »Vrag« paa Stedet.

Da Vraget ligger paa over 20 Meter Vand og er lastet med Jernmaln, bliver Arbejdet vanskeligt, især da man tænker at bjerge all Metal og visse Maskindele. Dampere »Jupiter« og et mindre Dykkerfartøj er afseadet til Strandingsstedet. (—Norg. Sjøfartst.)

Sømandsbiblioteket for Danmark blev oprettet i Efteraaret 1899, og de første Bogkasser udsendtes i Foraaret 1900. Biblioteket har sit Hjemsted i Svendborg, og det bestyres af Sognepræst H. F. Poulsen i Dalum og Forstander Vilh. Rasch, Sømandshøjskolen i Svendborg.

En Bogkasse rummer fra 25 til 40 Bind efter Skibenes Behov. De indeholder en Bibel og Bøger af fortællende og oplysende Indhold, samtl illustrerede Blade. Adskillige Kasser faar det Vidnesbyrd, at de gentagne Gange er læst fra først til sidst. — Saa møder man et andet Skib i fremmed Havn, Kasserne skiftes, og Læsningen kan fortsættes.

Der er ialt udsendt 475 Bogkasser, nogenlunde ligeleg fordelt mellem Sejl- og Dampskibe fra det ganske Land: Langvejsfarere fra Fanø og Marstal, vore Skonnerter paa Nord- og Østersøen, Grønlandsfarerne, Østasiatisk Kompagnis Skibe, Dampere fra Esbjerg, Aalborg og Kjøbenhavn, ligesom alle vore Fyrskibe holdes forsynet.

Bibliotekets Kataloger viser nu 14,847 Bind. Bogkasserne leveres hvor det ønskes, uanset om der ydes Bidrag til Biblioteket eller ej; adskillige bringes nu om Bord ikke blot efter Officerernes, men ogsaa efter Mandskaberens Anmodning.

Alle Gaver i Penge eller Bøger bedes sendt til Sømandsbiblioteket i Svendborg.

Overretsdøm. Den 15. Februar d. A. blev der ved Dragholms Birks Ekstraret afsagt Dom over Skibsfører Johan Frederik Kryger af Marstal, der den 31. December 1909 strandede med Skonnert »Elise Marie« af Marstal paa Sjællands Rev c. 1/4 Mil fra Land og derefter satte Ild paa Skibet for, som han under Forhøret indrømmede, at forebygge Bjergning og opnaa Assurance for Skibets totale Forlis.

Dommen, der findes gengivet i *Dansk Søfartstidende* Nr. 19. d. A., lød paa 60 Dages Fængsel paa sædvanlig Fangekost, dog saaledes at Fuldbyrdselsen skulde bortfalde, hvis Skipperen ikke forsaa sig inden fem Aar.

Overretten har nu dømt Kryger til 120 Dages Fængsel paa sædvanlig Fangekost.

Skandinavien-Amerika Linien. Den ved Kaptajn C. W. Møllers Død ledig bleve Post som Chef for Skandinavien-Amerika Liniens Passagerafdeling er bleven besat med den hidtilværende Fører af »Hellig Olav«, Hr. Kaptajn J. Holst.

Kapt. Holst, der regnes blandt Det forenede Dampskibsselskabs mest ansete Førere, vil efter hvad vi erfarer overtage Stillingen umiddelbart efter »Hellig Olav«s forestaaende Ankomst til Kjøbenhavn.

Som Skibsbesigtelsesmand ved Sø- og Handelsretten i Juli Maaned fungerer:

Skibsfører Jacob Holm, Telf. Central 377.
— Th. Thomsen, — 10140.
Skibsbygger S. I. Carstens — 6282.
Maskinmester Blesberg — Valby 36.

Passeret Skib. Den 24. Juni Kl. 10,15 Fm. paa 55° 30' N. Bredder og 24° Ø. Lgd. passerede Dampskibet »C. F. Tietgen« dansk tremastet Skonnert med Signalbog-

staverne N. M. S. C., »Maagen« af Thurø, der ønskede sig rapporteret. »Maagen«, der tilhører Aktieselskabet R. V. Rasmussen paa Thurø, var paa Rejse fra St. John i New Foundland til Glasgow.

Skibsbrand. Berlin, 1. Juli. Til »Lokalanz.« telegraferes fra Liverpool: Passagerdamperen »Highland Laird«, tilhørende Nelson-Linien, er kommen i Brand i den herværende Dok.

Udvidelse af det russiske Søterritorium. I Anledning af en Artikel i det tyske, nautiske Tidsskrift »Hansa« under ovenstaaende Overskrift (Artiklen har været gengivet i *Dansk Søfartstidende*), har Tidsskriftet modtaget en Berigtigelse fra Statssekretæren ved den tyske Rigs-Marine-Forvaltning. I denne oplyser Statssekretæren om, at en almindelig Udvidelse af det russiske Søterritorium har ikke fundet Sted, men derimod en Udvidelse af Søtoldgrænsen. Denne er blevet fastsat til 12 Sm. fra Linien for Kystens laveste Vandstand. Den russiske-Regering har her fulgt den engelske Regerings Eksempel, der ogsaa har fastsat 12 Sm. som Søtoldgrænse. Den franske Regering har derimod fastsat 16 Sm. for denne Toldgrænse.

Det er fejlagtigt, naar det antages, at det er i Følge Folkeretten, at Grænsen for Søterritoriet er sat til tre Sm. fra Land. Paa dette Punkt findes der ingen international Overenskomst.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling

afholdtes Lørdag den 2. Juli Kl. 9 Formiddag i Kolding.

Formanden, Konsul C. P. Lund, Rønne, bød Forsamlingen velkommen, hvorefter han udtalte: Efter sidste Generalforsamling viste Bestyrelsen mig den Ære at vælge mig til Formand for Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Det var med nogen Betænkelighed, at jeg modtog det ærefulde Hverv, da jeg paa mange Punkter følte mig lidt usikker ved at modtage en saa fremskudt Plads indenfor de danske Sejlskibsredere, men den øvrige Bestyrelse lovede mig den Gang at være mig behjælpelig med det paakommende Arbejde, og det samme vil jeg nu tillade mig at bede hvert enkelt Medlem af Foreningen om. Naar De vil være mig behjælpelig ved det forefaldende Arbejde, haaber jeg, at vi skal klare Pynten.

Paa Formandens Forslag valgtes derefter Sagfører Lau, Kolding, til Dirigent.

Dirigenten takkede for Hvervet og udtalte, at det vilde være ham kært at dirigere Forsamlingen, og at han følte sig overbevist om, at Hvervet vilde blive ham let. Dirigenten konstaterede derefter, at Generalforsamlingen var lovligt indvarslet.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Fremlæggelse af det reviderede Regnskab samt Aarsberetningen for Aaret 1909.

Sekretæren, Kaptajn C. Minor Rasmussen, oplæste af Aarsberetningen (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 48) Afsnittene: Bestyrelsen, Kredsstyrelserne samt den sammesteds offentliggjorte Ekstrakt af Regnskabet med Revisorernes Paategning om, at der intet var fundet at bemærke til Regnskabet.

Der gaves enstemmig Decharge.

Sekretæren oplæste derefter Afsnittet: Foreningens Sæde og Hjemsted.

De følgende Afsnit af Aarsberetningen sættes derefter til Forhandling enkeltvis.

Det næste Afsnit angik:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Repræsentation i Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Sekretæren meddelte, at Foreningen havde valgt som dens Delegerede til Fællesrepræsentationen: Konsul C. P. Lund, Rønne, Translatør L. Rasmussen, Svendborg, og Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal, samt som Suppleanter: Skibbygmester J. Ph. Jørgensen, Thurø, Skibsreder N. E. Schmidt, Marstal, og Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Sammenslutningen af Dansk Sejlskibsrederi-Forening og Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund.

Sekretæren henviste til den udførlige Fremstilling i Aarsberetningen, af hvilken han oplæste Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbunds Regnskab for Halvaaret fra 1. Juli 1909 til 31. December s. A.

Dirigenten: Ønsker nogen at udtale sig om den Sammenslutning som omtales i denne Redegørelse? Beretningen ender med følgende:

»Ved at Foreningen saaledes ogsaa overtager det Formaal, som Forbundet hidtil har arbejdet for, vil Bestyrelsen have for Øje, at Arbejdet for disse Formaalets Fremme stadig sker med al den Forsigtighed, som Forholdene og de vekslende Konjunkturer paabyder, og saaledes, at de øvrige Formaal, der findes paa Foreningens Program, og da i første Række den Enighed og det Sammenhold mellem Medlemmerne, der er en Livsbelingelse for Foreningen, ikke i nogen Henseende udsættes for at lide Skade eller svækkes«.

Sagen foranledigede ikke videre Udtalelser, hvorefter Regnskabet betragtedes som godkendt.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

»Haandbog i praktisk Sømandsskab« af Kaptajn Jens Kusk Jensen.

Sekretæren: Som det fremgaar af Beretningen, skyldes der endnu en Sum Penge for denne Bog. Paa det sidste Bestyrelsesmøde var man enige om at foreslaa, at denne Sum søges afbetalt snarest muligt. Under et senere Punkt paa Dagsordenen vil vi komme tilbage til denne Sag.

(Fortsættes).

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

(Slutning af Aarsberetningen for 1909.)

Repræsentationen har i det forløbne Aar til Ministeriet for Handel og Søfart afgivet Erklæringer, i hvilke den har anbefalet nedennævnte Handels- og Skibsfartsoverenskomster mellem Danmark og forskellige fremmede Lande:

En Venskabs-, Handels- og Skibsfartskonvention mellem Danmark og Columbia samt en tilsvarende mellem Danmark og Venezuela.

En Overenskomst mellem Frankrig og Danmark om gensidig national Behandling i Henseende til bl. a. Skibsfart.

En Handelsoverenskomst mellem Danmark og Bulgarien.

En Handelsdeklaration mellem Danmark og Serbien.

En Handelstraktat mellem Danmark og Rumænien.

Endelig har Repræsentationen til samme Ministerium afgivet Erklæring over et af Danmark og et af de Forenede Stater af Argentina fremsat Udkast til en Handelstraktat mellem de to Lande.

Til Ministeriet for Handel og Søfart er afgivet en Række Erklæringer angaaende Spørgsmaal om danske Konsulater i Udlandet.

Repræsentationen har anset det for at være af Betydning for danske Skibsfartsinteresser, at det danske Vicekonsulat i San Vincent (Capoverdiske Øer) opretholdes.

Repræsentationen har anset det for ønskeligt, at det danske Vicekonsulat i Savannah opretholdes paa Grund af den store Bomuldseksport fra denne Havn.

Repræsentationen har ikke kunnet tillægge Oprettelsen af et dansk Konsulat for Bulgarien og et for Serbien Betydning for danske Skibsfartsinteresser, men har derimod givet et af Grosserer-Societetets Komité udtalt Ønske om Udsendelse af en dansk Handelsattaché til Balkanstaterne sin Tilslutning.

I Anledning af et Andragende fra en paa Fiji-øerne bosat Mand om at blive dansk konsulær Repræsentant for disse Øer, har Repræsentationen udtalt, at det muligvis vil kunde være til Gavn for dansk Skibsfart, at Danmark faar konsulær Repræsentation paa Øerne.

Repræsentationen har fraraadet, at en i en tysk Havneby bosiddende Skibsmægler og Kulhandler ansættes som dansk Vicekonsul paa den paagældende Plads.

Repræsentationen har fundet Anledning til i en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart, som en i disse Sager for Udenrigsministeriet raadgivende Institution, at gøre opmærksom paa, at Spørgsmaalet om Konsulatposters Besættelse, selv om de paagældende Konsulater findes i Havnebyer og er af ikke ringe Betydning for dansk Skibsfart, af Udenrigsministeriet ofte ikke forelægges Repræsentationen til Erklæring, inden Besættelsen finder Sted; eksempelvis er nævnt Konsulaterne i Montreal og Tunis og Vicekonsulaterne i Danzig og Hangø. Repræsentationen har beklaget, at Skibsfarten herved ikke faar den Indflydelse i saadanne Spørgsmaal, den maa have Krav paa, henset dels til dens Interesse i dem, dels til at den endnu udreder en ikke ringe Del af Udgifterne ved Konsulatvæsnets Opretholdelse.

Repræsentationen har om en af Styrmand ved Statsbanerne Christian Sander opfunden Faldmekanisme for Redningskranse og lignende udtalt, at Apparatet forekommer den meget hensigtsmæssigt, og anbefalet, at der ved Ministeriets Foranstaltning foretages yderligere praktiske Forsøg med det.

Om et af Dampskibsfører J. Eriksen konstrueret, automatisk virkende Slipapparat til Udsætning af Baade og lignende har Repræsentationen udtalt, at det har saa mange gode Sider, at det fortjener en nærmere Undersøgelse og Bedømmelse.

Om et Andragende, hvori forespørges, hvorvidt Kapok gennemtrængt med Olje eller Fedtdampe, vil kunne anses som lige saa fyldestgørende Materiale som Kork ved Anvendelse til Redningsmidler om Bord i Skibe, har Repræsentationen udtalt, at Kapok i frisk Tilstand formentlig maa anses for et lige saa godt Materiale som Kork til Redningsmidler, men at det er tvivlsomt, om det kan bevare sin Bæreevne lige saa godt som Kork. Repræsentationen har anbefalet Sagen gjort til Genstand for en nærmere sagkyndig Undersøgelse.

Til Aarsberetningen er endelig knyttet en Beretning fra Fællesrepræsentationens Udvalg for Skoleskibet for Skibskokke.

Skoleskibet for Skibskokke har i det forløbne Aar fortsat den i 1907 paabegyndte Virksomhed for Uddannelse af Skibskokke.

Medens Skolen i 1908, inklusive de to sidste Maaneder af 1907, var besøgt af 56 Elever, hvoraf kun tre gennemgik et helt Aars Kursus, har der i 1909 været et langt

mindre Antal, idet kun 19 Elever har været anbragt paa Skolen, og heraf har 10 forladt denne uden at have taget endelig Eksamen. Erfaringen har nemlig vist, at det er umuligt at uddanne de unge Mennesker til nogenlunde dygtige Kokke paa mindre end et Aar, og man har derfor søgt at fastslaa den Praksis, at Eleverne forbliver et helt Aar paa Skolen. En saa lang Læretid lægger imidlertid forskellige Hindringer i Vejen, navnlig økonomiske, hvilket har foranlediget den store Afgang uden endelig Eksamen.

For saa vidt muligt at afhjælpe det pekuniære Tryk, foreslaar Bestyrelsen at nedsætte Elevernes Aarsbidrag til det halve, dersom Ministeriet vil indgaa paa vedblivende at bidrage den samme Sum som sidste Aar c. 1000 Kr., til Fripladser. Lovene for Skolen vil da udkræve Forandring i nævnte Retning, ligesom mindre Kursus end Aarskursus stryges helt af Lovene.

Naar denne Forandring gennemføres, betvivler man ikke, i Fremtiden at kunne indstille hele Elevtallet, altsaa 19, til endelig Aarseksamen, hvilket jo maa siges at være Skolens Maal, idet det ikke gavner hverken Skolens Formaal eller Eleverne, at et stort Antal besøger Skolen for en kortere Tid og derpaa forlader denne uden at have faaet tilstrækkelig Undervisning.

I 1909 er afgaaet, efter at have gennemgaaet et helt Aars Kursus paa Skolen, og efter at have bestaaet Skolens Eksamen samt modtaget dennes Certifikat som 1ste Klasse Skibskokke i Fragtfart, 9 Elever.

Den 1ste Januar 1910 havde Skolen 18 Elever.

En Elev er efter 1 Aars Uddannelse ved Skolen afgang med Karakteren »særlig god«.

Otte Elever er efter 1 Aars Uddannelse ved Skolen afgang med Karakteren »meget god«.

Ved Udløbet af Marts 1910 vil fem af de nuværende Elever stille sig til helaars Eksamen.

Der har i det forløbne Aar været afholdt 37 Forelæsninger, hvoraf 18 om første Hjælp i Ulykkes- eller akute Sygdomstilfælde, ledsaget af Undervisning, af Hr. Sygekasseinspektør Dr. Fr. Wittrup, og 19 af Hr. N. Hassing.

Fra Ministeriet har Skolen modtaget et Beløb af 1080 Kr. til Bestridelse af Udgifterne ved fortsat Uddannelse af Elever ved Skoleskibet.

Stiftelsen »Georg Stages Minde« har ved Skolen ladet en af sine Elever uddanne som Skibskok.

Skolen vedbliver at vække Opmærksomhed i Ind- og Udland, endda saa meget, at man har set sig nødsaget til at indtage et noget mere reserveret Standpunkt ligeoverfor Ønsker om at overvære Eksamen.

En særlig Tak bringer Udvalget til d'Hrr. Sygekasseinspektør Wittrup, Overdyrlæge ved de offentlige Slagtehus Rasmussen og Dyrlæge Olsen for den store Interesse, de har vist Elevernes Uddannelse ved Foredrag og Undervisning og ved at bistaa ved Eksaminerne.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

»Trimming charges« i Grimsby og »Dropdues«.

Hvad Foreningen tidligere skrev om denne Sag (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 38 d. A.), synes at have vakt en vis Opsigt at dømme efter den betydelige Korrespondance, som denne lille Artikel har givet Anledning til og de mangfoldige Regninger, som Rederne har sendt Foreningen for Trimmingudgifter i Grimsby med Anmodning, om Foreningen vil indkassere, hvad der er belastet Rederne for meget. Der gøres fra Afskibernes Side meget stærkt gældende, at det i mange Aar har været Skik og Brug at belaste Rederne med 3¼ d. pr. Ton for Trimming, og at

man har anset »Dropdues« som indbefattet i denne Betaling. Hertil er naturligvis at bemærke, at den Omstændighed, at Rederne i lange Tider er ført bag Lyset ved disse Regninger, ikke kan gøre Afskibernes Fremgangsmaade lovlige. Baltcon-Certepartiet er tydelig nok i saa Henseende. Der findes ikke i dette Dokument nogen Klausul, hvorefter det skulde være muligt at tvinge Rederne til at betale de saakaldte »Dropdues«. Dette har Afskiberne selvfølgelig tilfulde forstaaet, og netop derfor har det været nødvendigt at benytte den Taktik at skjule det virkelige Forhold ved at sende Rederen en Regning for Trimming, som er mindst 1 d. pr. Ton større, end hvad der virkelig betales for dette Arbejde.

Skønt Foreningen for sit Vedkommende anser det for sandsynligt, at det vil lykkes at gennemføre denne Paa-stand selv i Tilfælde, hvor Rederne uden videre har betalt 1 d. pr. Ton for meget, vil det dog fra Afskibernes Side kunne gøres gældende og bliver, som det har vist sig, ogsaa faktisk gjort gældende, at Skibets Redere eller dets Agenter uden Indsigelse har betalt disse Regninger, og at det nu er for sent at gøre Indvendinger derimod. Foreningen er af den Anskuelse, at naar Rederne har betalt en Regning for »trimming charges« udstedt af Afskiberne, som lod Lasten trimme for Rederiets Regning, saa har Rederne gjort det i Tillid til, at de ikke betaler mere end, hvad Afskiberne har lagt ud for dem til Trimming. Hvis Regningerne, som Tilfældet burde have været, havde specificeret saa og saa meget for Trimming, og saa og saa meget for »Dropdues«, vilde Rederne selvfølgelig have nægtet at betale den sidstnævnte Afgift, som de i Følge Kontrakten ikke har noget med at gøre. Imidlertid vil det være at anbefale fremtidig at nægte at betale disse Regninger, forsaavidt de overstiger, hvad der virkelig betales for Trimming; derved forebygger man paa Forhaand den Indvendning, at Sagen allerede er afgjort.

Der betales som Regel for Trimming af Bunkerkul i Grimsby $7\frac{1}{4}$ d. pr. Ton. Da Bunkerkullene i Almindelighed som bekendt købes mod Levering frit om Bord, er det ligesaa givet, at Sælgerne her har at betale »Dropdues«, som at Afskiberne maa betale dem for Last, der leveres under Baltcon-Certepartiet, og da $7\frac{1}{4}$ d. for Trimming i det mindste er 1 d. pr. Ton mere end, Trimmingen virkelig koster, bør Rederne ogsaa protestere mod denne Trimmingsafgift paa Bunkerkul.

Det er muligt, at en Sag af denne Art vil blive optaget til Prøvelse ved de britiske Domstole, og Foreningen skal nok holde sine Medlemmer à jour med, hvad der passerer.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Tyskland og Rusland fremdeles mat paa Laster, medens Markedet paa de øvrige Lande er lidt fastere end sidste Uge, og Befragterne synes at være kommen til Forstaaelse af, at der maa gives Tillæg for at faa Tonnage til de prompte Laster og Juli-Laster. Bottenhavet, Finskebugten, Vestsverig og Østnorge har atter nogle flere Laster for Juli-Afskibning, og i nogle Tilfælde er Minimalraterne opnaaet for Trælaster og derover for Islaster. Flaaden har i Juni været godt spredt, og det samme synes at blive Tilfælde for Juli Maaned, hvad der maa betragtes som meget heldigt saa at man tør gøre sig Haab om en yderligere Bedring for Laster, der ønskes afskibet før Assurancepræmien atter stiger. Danmark har kun faa Laster af Cement, Kalksten og gl. Jern, hvilke sidste Varer Rederne kun ugærne slutter for. Returfragter Vest fra viser fremdeles Knaphed for

Kullaster til uforandrede Rater, dog tør man forvente nogen Bedring lidt længere frem, hvor Forsyningen for Efteraaret tager sin Begyndelse.

Angaaende de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig meget stille, og den ene Uge gaar som den anden uden særlige Forandringer i nogen Retning. Nordtyskland er atter yderst mat navnlig med Hensyn til Korn, hvoraf der kun noteres ganske enkelte Ladninger. Lübeck udbyder for Tiden flere Gødningslaster til Danmark og Sverig til 3 Mk., og da der ventes en tidlig Høst i Aar, tør man snart forvente flere af disse Ladninger i Markedet ogsaa fra andre Pladser, f. Eks. fra Rendsborg saavel som fra svenske Sundhavne, som ligeledes allerede nu noterer saadanne til sydsvenske Havne. Sydsverig har nogle flere Stenlaster fremme til Tyskland til uforandrede Rater, og Lysekil er stadig aaben for Tonnage som nævnt i forrige Beretning. Norge noterer nogle Islaster til Nordtyskland, men det er vanskeligt at faa disse i Orden. Danmark har atter haft nogle Hvedelaster særlig til Sverig fra Provinserne, og fra Kjøbenhavn sluttedes kun lidt bl. a. til Malmø for Hvede 8 Øre og for Oljekager 9 Øre.

Fra Sø og Land.

Søgning efter undersøiske Skatte. Et Telegram fra Halifax i Ny-Skotland meldte fornylig om Afrejsen af en Ekspedition, der vil forsøge at hæve en i Murray-Bugten hvilende Skat paa tre eller fire Millioner. Man tror — skrives der til »Daily Telegraph« — at Skatten ligger i Skroget af en for Hundrede Aar siden i Murray-Bugten strandet spansk Galej. Denne ligger i en Dybde af c. 50 Meter; men man har endnu ikke kunnet naa ned til Skatten paa Grund af de stærke Strømninger, der krydses i Bugten.

I New York forbereder man imidlertid to andre Ekspeditioner for at bringe en Skat paa c. fem Millioner frem for Lyset. Skatten har i 45 Aar ligget i en Dybde af 54 Meter paa Bunden af Huron-søen; den bestaar af noget over 1,400,000 Mark i Guld, flere Tusinde Banknoter og af 400 Tons Kobberbarrer. Skatten udgjorde en Dampers Ladning, der i Aaret 1865 efter et Sammenstød med et andet Skib gik til Bunds med Mand og Mus — 115 Personer — i Løbet af faa Minutter. Det nøjagtige Sted, paa hvilket Vraget ligger, blev først opdaget for 24 Aar siden, men en Dykker, som da vilde undersøge Skibets Indre, blev dræbt af det frygtelige Vandtryk. Senere lykkedes det en anden Dykker at naa ned til Skibet, men han maatte trækkes op til Overfladen i samme Øjeblik, da han mistede Bevidstheden. Faa Maaneder senere gjorde den samme Dykker et nyt Forsøg paa at naa ned, men maatte denne Gang betale sin Forvoventhed med Livet. Siden da har Dykkerne vægret sig bestemt ved at foretage ny Undersøgelser ved det sunkne Skib. Derimod blev der for 16 Aar siden gjort et Forsøg med en Dykkerklokke, ved hvilket det lykkedes Dykkeren at hente Guld- og Kobberbarrer op fra Skibsskroget. Da skete det, at netop i det Øjeblik, i hvilket Sejren over Havet syntes sikker, knuste Vandet Glasset i Klokken, hvorved tre Dykkere mistede Livet. Nu haaber man ved Hjælp af et nyt Blypanser og en ny Dykkerhjelme, hvis Glas er tre Centimeter tykt, atter at naa ned til Levningerne af den kostbare Skibsladning.

Kæmpeblæksprutter. De frygteligste Skikkelser mellem Havets Beboere er Kæmpeblæksprutterne, og de Eksemplarer, man har faaet fat i enten ved Fangst, eller naar de som døde er drevne op paa Kysten, viser enorme Maal. Det største iagttagne Eksemplar var omtrent 5 Meter langt, havde Fangarme paa 12 Meters Længde og vejede c. 1,000 Kilo. Sugeskæalene paa Armene var indtil 15 Centimeter brede. Der tales ogsaa om et Eksemplar paa 7 Meters Længde, der for et Par Aar siden er strandet paa Sydhavsoen St. Paul.

Det er disse Dyr, om hvilke det paastaas, at de oftere har angrebet arbejdende Dykkere, som har haft Møje med at værges sig. (Berl. Tid.).

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købn.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 3./7. — Alexandra, Nielsen, afg. Riga 3./7.
til Petersborg. — Algarve, Borries, ank. Marseille 3./7. —
Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 3./7. herfra. — A. N. Han-
sen, Kruse, ank. Dunkerque 1./7. — Antwerpen, Madsen, ank.
Smyrna 28./7. — Arkansas, Petersen, afg. Liverpool 2./7. hertil.
— Arno, Strubberg, ank. Genua 3./7. — Aurora, Fischer, ank.
Antwerpen 1./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga
1./7. — Beira, Lunge, afg. Sevilla 2./7. til Lissabon. — C. F.
Pietgen, Thomsen, ank. hertil 29./6. — Chr. Broberg, Mor-
tensen, ank. hertil 1./7. — Christian IX, Holm, afg. herfra
2./7. til Königsberg. — Dagmar, Bogvad, afg. Riga 2./7. til Pe-
tersborg. — Douro, Søberg, afg. Oporto 3./7. til Lissabon. — Flo-
rida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen,
pass. Brunsbüttel 1./7. for London. — Garonne, Kromann, afg.
Kotka 3./7. til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull
29./6. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 25./6. til Kristians-
sand. — Hengest, Munk, ank. hertil 4./7. — Hjelm, Peters-
borg, ank. hertil 4./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra
30./6. til Swansea. — Jolantha, Simonsen, afg. Antwerpen 2./7.
hertil. — Kasa, Mikkelson, ank. London 27./6. — Kentucky,
Andresen, afg. Filadelfia 25./6. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank.
Antwerpen 1./7. — Kursk, Gommessen, ank. Bordeaux 26./6. —
Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 1./7. — Loire, Craignou,
afg. Rochelle 1./7. til Dunkerque. — Louise, Larsen, ank. An-
twerpen 23./6. — Louisiana, Ørsted, pass. Browhead 25./6. for
Manchester. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Salonica 1./7. til
Cavalla. — Moskov, Jon Jensen, ank. Dunkerque 29./6. — Ni-
ce, Clauson Kaas, afg. herfra 3./7. til Antwerpen. — Nord-
jylland, Jacobsen, ank. Petersborg 30./6. — O. B. Suhr, Frise-
nette, ank. Libau 3./7. — Omsk, Harder, afg. Libau 2./7. til
Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 2./7. til New York.
— Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 18./6. til Boston. —
Perm, Christensen, ank. Libau 29./6. fra Hull. — Pregel, Iver-
sen, afg. Petersborg 1./7. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, afg.
Riga 2./7. til Antwerpen. — Seine, Dampt, afg. Keval 2./7. til Pe-
tersborg. — Texas, Muhldorff, ank. Wiborg 1./7. — Thyra,
Jørgensen, afg. herfra 3./7. til Arendal. — Tyr, Thaning, ank. her-
til 4./7. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 24./7.
til New York. — Vendsyssel, ank. Antwerpen 2./7. — Vi-
king, Nellemann, afg. Trondhjem 2./7. sydpa. — Daglin, afg.
herfra 1./7. til Manchester. — Karin, afg. Swansea 1./7. hertil.
— Vadsø, ank. Stettin 30./6.

Det østasiatiske Kompagni. Samui, Licht, afg. Singapore 1./7.
til Bangkok. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./7. til Port
Said. — Chumpon, Hansen-Kaun, afg. London 2./7. til Kjøben-
havn. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Bangkok 28./6. til Singapore.
— Pangan, Knudsen, afg. Genua 28./6. til Port Said. — Indien,
Berg, pass. Galle 1./7. for Hongkong. — Traquebar, van Deurs,
afg. Port Said 22./6. til Kjøbenhavn. — Siam, I. B. Cortsen, afg.
Shanghai 28./6. til Yokohama. — Cathay, Kruse, ank. Kjøben-
havn 29./6.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Port-
land 2./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London
1./7. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 29./6. til Trinidad.

Det dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, ank. Petersborg 23./6. — Johan Siem, Nielsen,
afg. Petersborg 25./6. til London. — Pawel Andrejeff, Tan-
nebek, er ank. Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. London 1./7. til Petersborg. — Russ, Petersen, ank. Kernowo
26./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Hook of Holland for
Aarhus 1./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Peters-
borg 29./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Barry 25./6.
— Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Aleksandria
1./7. til Batoum. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rotterdam
1./7. til Hull. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6.
til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, ank. Blyth 30./6.

Vesterhavet. Karla, K. M. Nielsen, ank. Nyborg 2./7. —
Laura, Skou, ank. Stockholm 27./6. — Cito, Jepsen, afg. Riga
1./7. til Limerick. — Napoli, Brinch, afg. Abo 2./7. til Valencia.
— Bodil, Uldall, pass. l'Ouessant 2./7. for Cadix. — Dagmar,
Mathiasen, pass. Skagen 2./7. for Petersborg. — Norma, Mikkel-
sen, ank. Frederikshavn 1./7. — Alfa, Lauritsen, afg. Aalborg
30./6. til Riga. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Huelya 27./6. —
Nautik, N. Nielsen, pass. Hanstholm 2./7. for Königsberg. —
Nordsoen, Gram, ank. Hudiksvall 1./7. — Nexos, Basse, pass.
Hanstholmen 2./7. for Pillau. — Ellen, Hansen, ank. Kongsdal 1./7.
— Fylla, Christensen, ank. Almeria 1./7. — Gerda, Iversen, afg.
Malaga 28./6. til Rotterdam. — Hebe, Gregersen, ank. Hudiksvall
1./7. — Inger, B. Nielsen, ank. Brest 1./7.

Himdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Lissabon 29./6. —
Maartta, Christensen, afg. Haparanda 28./6. — Elna, Rathje,
afg. Seaham 29./6. — Therese, Petersen, afg. Blyth 22./6. —
Simone, Møller, afg. Haparanda 29./6. — Jeanne, Löffler, afg.
Hartlepool 30./6. — Vera, Riso, afg. Norrköping 30./6. — Daisy,
Ligesen, ank. Rouen 26./6. — Anne, Leth, ank. Tynen 30./6.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tynen 2./7. — Helene, Søren-
sen, afg. Petersborg 30./6. — Sjølland, Dam, ank. Nykjøbing F.
3./7. — Agnete, Hansen, ank. Vejle 1./7. — Hermia, Son-
nichsen, afg. Randers 2./7. — Alice, Schultz, afg. Odense 1./7.

Svendsen & Christensen. St. St. Blicher, Christensen, ank.
Kotka 28./6. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Wiborg
29./6. — N. F. Hoffding, van Deurs, ank. Kiel 1./7. — N. G.
Petersen, Block, afg. Petersborg 2./7. — Ajax, Brorsen, afg.
Preston 2./7. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Frederiks-
hamn 30./6. — G. Koch, Jørgensen, afg. Petersborg 1./7. —
Hans Tausen, Klaaborg, ank. Petersborg 26./6. — H. C. An-
dersen, Rasmussen, afg. Blyth 1./7. — I. D. S. Adolph, Fenger,
ank. Nykjøbing F. 27./6. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Kjø-
benhavn 2./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Petersborg
26./6. — H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 3./7.
sydg. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 3./7. sydg.

Frem. Austa, Bagger, pass. Holtenu 1./7. for Windau. —
Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 2./7. — Freja, Nielsen, ank.
Leerwik 28./6.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 27./6. — London,
Bon, ank. Petersborg 28./6. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen
25./6. — Bryssel, Larsen, ank. Hungerburg 30./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 22./6. — Wien,
Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./6. — Roma, v. Thun, afg.
Bordeaux 30./6. til Cardiff.

Skandia. Gulfaxe, Petersen, ank. Ghent 25./6. — Skin-
faxe, Vilandt, afg. Råfö 29./6. til Ghent. — Rimfaxe, Faber,
ank. Riga 28./6. — Schach Steenberg, Theiland, afg. Gefle
2./7. til Lübeck.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./6. —
Russia, Poulsen, afg. Kiel 29./6. — Carl Hecksher, Starck,
ank. Petersborg 24./6. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 24./6.
— Normannia, Eriksen, afg. New Brunswick 19./6. — Euxi-
nia, Lund, ank. Rotterdam 22./6. — Canadia, Jespersen, afg.
Rotterdam 1./7. — Livonia, Jørgensen, afg. Dunkerque 1./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Caibarien 28./6. — Pa-
tria, Larsen, ank. Sagua 30./6. — Gratia, Sørensen, ank. Kjø-
benhavn 2./7. — Astoria, Nørgaard, afg. New York 28./6.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Methil 30./6. — Gallia, Niel-
sen, ank. Kronstadt 29./6. — Caledonia, Hansen, ank. Dunkerque
22./6. — Sarmatia, Pedersen, ank. Dunkerque 24./6. — Ko-
tonia, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6.

Inga. Flaudria, Hansen, afg. Swinemünde 28./6. — Gra-
naria, Poulsen, afg. Filadelfia 1./7. — Carbonia, Mathiasen,
ank. Boness 25./6. — Estonia, Winckler, ank. Halifax 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Seaham Harbour 1./7. — Se-
landia, Troensegaard, ank. Ghent 1./7. — Secalia, Jensen,
afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. St. John
20./6. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 28./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./7.

Dania. Nelly, Clausen, afg. Stockholm 30./6. til Luleå. —
Fanny, Eriksen, ank. Nantes 24./6. — Lilly, Nielsen, pass.
Gibraltar 22./6. for Stockholm. — Alexy, Lorentzen, afg. St.
Nazaire 30./6. til Halmstad. — Dagny, Sørensen, ank. Pasages
20./6. — Mary, Bang, ank. Odense 1./7. — Ely, Meinertz, afg.
Archangel 28./6. til Cette.

Thors. Sterling, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 29./6.
Kong Helge, Olsen, afg. Esketjord 29./6. til Kjøbenhavn. —
Ingolf, Schiøtz, ank. Kjøbenhavn 30./6.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Mørdo, Mørch, afg. 3./6. Rio Hache til Ham-
burg. — Maracaibo, Svarer, ank. Maracaibo 28./6.

Fans-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Rio Grande do Sul
29./6.

Erø. Emanuel, er 21./6. prajet paa 43° N. Br. 13° V. Lgd.
— Hansigne, Clausen, ank. St. Johns 29./6. — Hebe, Clausen,
ank. Exploits (New Foundland) 29./6. — Rolf, Christensen, ank.
Swinemünde 29./6. — Laura, Jensen, afg. St. Johns N. F. 28./6.
— Willi, Knudsen, ank. Nederkadix 30./6. — Arietis, Ander-
sen, ank. Luleå 30./6. — Argus, Jensen, ank. Drammen 30./6. —
Martha, Madsen, ank. Stockholm 30./6. — Argo, Clausen, ank.
Valencia 30./6. — De tvende Brødre, Boye, ank. Skien 30./6.
— Dannebrog, Christensen, ank. Rio Grande 1./7. — H. H. Pe-
tersen, Christensen, ank. Schleismünde 2./7. — Salus, Jensen,
ank. Nakskov 1./7. — Svanen, Møllmann, ank. Bøgeuse 2./7. —
Bien, Petersen, ank. Karlshamn 2./7. — Svip, Jensen, ank.
Stralsund 2./7. — Vera, Thjellesen, ank. Neder Kalix 30./6.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 5. Juli 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings
Aarsgeneralforsamling. — Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.
— Af Nordisk Skibsførendes Cirkulære. — Fragtmarkedet. —
Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjærg-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning

for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder. Haves til Salg.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen),

Telf. 162. Skibsprovianteringsforretning

Urtekræm- & Farvehandel.

Havnegade 37, Nakskov.

Skibes Købs- og Salgs-Bureau

„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel. fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound

Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertribrig — For og agter Skonnerter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjælpe-

motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejldug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler

Skibsprovianterings-Forretning.

Faxe Ladeplads

Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager

(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Hypotheklaan

i 1 Klasse skandinaviske Damp-

skibe bevilges. Nærmere Oplys-

ninger ved

JOH. WESMANN

Kristiania.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc

„Husk“

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5625

S. Sørensen & Søn

Skibs- og Baadebyggeri

Aalborg

anbefaler sig med alt til Faget henhørende

Reel og billig Betjening garanteres.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVERA).

Kjøbenhavn, d. 8. Juli 1910.

Under 5. ds. er Grosserer Oscar B. Muus her af Kjøbenhavn udnævnt til Minister for Handel og Søfart som Medlem af Ministeriet Klaus Bernitsen. Den ny Minister, der er født i Odense i 1847, og saaledes er 63 Aar gammel, stammer fra en anset Købmandsslægt og har en betydningsfuld Virksomhed at se tilbage paa; iblandt Kjøbenhavns Handelsstand har han vundet sig et vel kendt og anset Navn ved sin store Dygtighed og sin retsindige Karakter. En stor Mængde ærefulde Tillidshverv har været Ministeren betroet, iblandt disse nævner vi, at han siden 1888 er Medlem af Grosserersocietetets Komité, Formand for Voldgiften i Korn- og Foderstofhandelen, Medlem af Bestyrelsen for Nationaløkonomisk Forening, af Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse og af Dansk Selskab for international Søret. Ministeren har endvidere været Medlem af Bankkomitéen af 1908, været Borgerrepræsentant fra 1889 til 1895, er Medlem af Kjøbenhavns Havneraad og Medlem af den af Ministeriet for offentlige Arbejder i August Maaned 1909 nedsatte Kommission, som skal overveje en eventuel Omordning af Kjøbenhavns Havneforhold. For Kjøbenhavns Frihavn har Ministeren ogsaa i sin Tid vist en stor Interesse og ydet et betydningsfuldt Arbejde.

Har den ny Minister vel kun indirekte været knyttet til Skibsfart, saa har han dog paa mange Omraader i det praktiske Liv vist sig som en fremragende dygtig Mand; der er ingen Tvivl om, at han ogsaa vil lade sine rige Evner og store Arbejdsdygtighed komme den danske Skibsfart, hvis Interesser han nu er sat til at værne, til Gode, og at dennes Organisationer med fuld Tillid vil være rede til at støtte Ministeren i hans fremtidige Virksomhed for Søfartens Tarv.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

I Følge Indberetning fra det kgl. Konsulat i Königsberg vil der i Henhold til Bekendtgørelse af 28. f. M. fra Lodscommandøren i Pillau i Tiden fra 15. Juli til 3. August d. A. inkl. fra Kl. 9 Fm. blive skudt skarpt i Retning mod Søen fra Kystbatterierne i Pillau.

Bekendtgørelsen indeholder bl. a. følgende nærmere Bestemmelser:

Under Skydningen tilstedes det ingen Skibe eller Fartøjer at løbe ind i eller ud af Havnen. Undtagelse herfra gælder alene for de til den tyske Marine hørende Skibe samt for Skibe, der sejler under tysk Postflag.

Til Advarsel for Skibe og Fartøjer vil der om Dagen blive hejst et rødt, firkantet Flag paa Lodsvagttaarnet. Saafremt der en Dag ikke skydes, vil der i Stedet for et rødt blive hejst et hvidt Flag fra Vagtttaarnet. Ved Skydningens Ophør inddrages det røde Flag.

Til Advarsel for Skibe og Fartøjer under Natskydningen vil Fyret paa Sømærkerne blive inddraget.

Førerne paa de indkommende Skibe og Fartøjer har uvægerligt at følge de af Overlodsens paa den i Søen stationerede Lodsdamper givne Anvisninger. I modsat Fald vil de ifalde Strafansvar.

Eftersøgning af en sunket Damper. To skotske Slæbedampere »John Batey« og »Prince of Wales«, der har deres Hovedstation i Yarmouth, anstiller

for Tiden Efterforskninger efter Vraget af en Damper »Elbe« af Norddeutscher Lloyd, der for nogle Aar siden, efter en Kollision med en engelsk Damper, sank i Nærheden af Lowestoft. Det hedder sig, at Foretagendet bliver ledet af et nordisk Bjergningselskab. Begge Slæbedampere vil derefter ogsaa søge efter andre sunkne Skibe paa Englands Østkyst.

(»Hamb. Corr.«)

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 6. Juli. (Ritz. Bur.) Ved Sø- og Handelsrettens i Dag afsagte Døm blev Husejer I. Rasmussen dømt til at betale Ingeniørfirmaet I. Saabye & O. Lerche Kr. 811.90 med Renter og 100 Kr. i Sagsomkostninger for Leje af en Citanterne tilhørende Damper »Herman« med Besætning til Prøveture til Foretagelse af Forsøg med en af Industrierte gjort Opfindelse vedrørende Konstruktion af Skibsskruer.

Søretsdøm. Frederikshavn, 6. Juli. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Herzog Johan Albrecht« af Wismar, Kaptajn Raden oversejlede Natten til den 27. August i Fjor 3/m. Skonnert »Ernst Alfred« af Riga, Kaptajn Moritz i Farvandet mellem Trindelen og Kobbergrunden. Skibet sank, medens Mandskabet med Undtagelse af Kokken bjergedes af Damperen. Ved Frederikshavns Sørets Døm i Dag er Kaptajn Raden tilpligtet at betale Kaptajn Moritz en Erstatning for Skib, Ladning og Fragt paa Kr. 26,826.60.

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Midlertidig Lov om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

Sekretæren oplæste følgende af Aarsberetningen: »Som det vil erindres, førtes der paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings sidste Generalforsamling en meget indgaaende Diskussion om denne Lov og dens mulige Følger for den danske Sejlskibsart. Det fremgik af Forhandlingerne, at man overalt i Sejlskibsfartskredse befrygtede en Nedgang af danske Skibes Konkurrencedygtighed overfor Udlandet, navnlig det Udland, der ikke har tvungent Lastemærke, og man fandt det stridende mod Skibsfartens Interesser, at saavel denne Lov som »Tilsynsloven« er forelagt Rigsdagen, uden at der forinden er givet Skibsfartens Organisationer Lejlighed til at udtale sig derom. Ligeledes beklagede man de med Loven følgende Udgifter for vor Sejlskibsart, der under de nuværende daarlige Konjunkturer vanskeligt kan taale forøgede Udgifter. saafremt der skal være noget Haab om dens Bestaaen.

Under 28. Juli f. A. har Bestyrelsen indgivet følgende Andragende, der med Fællesrepræsentationens anbefaling er tilstillet Ministeriet for Handel og Søfart:

»I Tilknytning til den paa Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Generalforsamling i Aarhus, den 3. ds., vedtagne Resolution, saalydende:

»Idet Generalforsamlingen udtaler sin Beklagelse af, at det ikke er lykkedes helt at fritage Sejlskibe af under 80 Tons for Lasteliniebestemmelserne, og idet man befrygter, at selv den mest udstrakte Anvendelse af den Myndighed til at meddele Dispensation, der ved Lovens § 5 er hjemlet Ministeren, ikke vil være i Stand til at hindre Nedgang i danske Skibes Konkurrencedygtighed, naar Dispensation maa søges i det enkelte Tilfælde, opfordrer man Ministeren til at undersøge Mulighe-

den for, at Dispensationen meddeles gruppevis, saaledes at Lastelinie-loven kun finder Anvendelse paa Skibe, der farer paa engelske og andre Havne, i hvilke Tvangsregler om Lastelinie er gennemført. Generalforsamlingen maa derhos anse det for nødvendigt, at de samme Fordringer, som Udlandet stiller til danske Skibe, med Hensyn til Lastelinie, ogsaa fra dansk Side stilles til vedkommende fremmede Nationers Skibe under Op- hold i danske Havne,

udbeder Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening sig den højtærede Repræsentations Medvirken til, at det i Resolutionen benyttede Udtryk »gruppevis«, af Ministeriet for Handel og Søfart maa blive tillagt en Betydning, der er i Overensstemmelse med de Ønsker og Forhaabninger, som man overalt indenfor Sejlskibsfarten nærer til den, ifølge § 5 i »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«, Ministeren for Handel og Søfart tildelte Dispensationsmyndighed; thi om man end indenfor Sejlskibsfarten ikke tvivler om Ministerens gode Vilje til at benytte sin Dispensationsret saaledes, at danske Skibe ikke paa Grund af Lastelinie-loven vil blive uheldigere stillet i Konkurrencen end andre Nationers Skibe, saa staaer det dog klart for Bestyrelsen, at selv om man bortser fra den med Erhvervelsen af Dispensationen forbundne Ulejlighed, saa vil den af Sejlskibsrederne med saa god Ret ønskede Ligestillethed med andre Nationers Skibe kun kunne opnaas, naar Dispensationen gives fra det Øjeblik, den midlertidige Lov træder i Kraft, samt vedvarer, indtil den endelige Lov træder i Stedet.

I Henhold hertil andrager man den højtærede Fællesrepræsentation om, at den hos Ministeren for Handel og Søfart vil søge udvirket, at der bliver givet Dispensation fra Lastelinie-loven i alle de Tilfælde, Skibet ikke anløber britiske Havne eller andre Havne, hvor der gælder Lasteliniebestemmelser, og saaledes, at den tildeles den enkelte Reder for alle hans Skibe og træder i Kraft samtidig med »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie« og vedvarer, indtil denne afløses af den endelige Lov.

For at lette og simplificere det overordentlig store Arbejde, der vil blive paaført, saavel Ministeriet som Rederne, ved Ansøgning om Dispensationen, tillader Bestyrelsen sig at anbefale, at denne kan søges efter en af vedkommende Ministerium til den enkelte Reder udsendt Ansøgningsblanket, alt dog med det Forbehold, at Ministeriet for Handel og Søfart ikke omgaas med den Tanke at stille Skibsfarten endnu lempeligere Vilkaar i Udsigt.

Man tillader sig at vedlægge *Dansk Søfartstidendes* stenografiske Referat af den paa Generalforsamlingen førte Diskussion om »Midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie«.

Det vil heraf ses, at Loven har vakt en Bekymring og Utilfredshed i alle Sejlskibskredse, som næppe nogen anden dansk Søfartslov.

Sekretæren udtalte derefter: Der fremkom ikke noget Svar paa denne Skrivelse fra Fællesrepræsentationen til Ministeriet, idet det meddeltes, at der allerede var givet Svar til Afdelingen for mindre Skibe paa et noget lignende Andragende.

Senere har Dansk Sejlskibsrederi-Forening indsendt til Fællesrepræsentationen en længere Skrivelse, hvori Bestyrelsen fremsatte sit Syn paa Virkningerne af den midlertidige Lastelinie-lov, samtidig med, at man fremsatte sine Anskuelse om, hvorledes der burde tages Hensyn til Sejlskibsfarten ved den endelige Lov. Denne Skrivelse mente Fællesrepræsentationen ikke at kunne fremme, idet man hellere vilde søge den midlertidige Lov ændret. Fællesrepræsentationen indgav saa et Andragende til Ministeriet om at søge den midlertidige Lov ændret saaledes, at den kun skulde være gældende overfor de Lande, der har indført tvungen Lastelinie for danske Skibe, samt at der skulde øves Gensidighed i danske Havne mod disse Landes Skibe. Det vil saaledes ses, at det, Foreningen har søgt at opnaa ved Dispensation,

er netop det samme som Fællesrepræsentationen søger at opnaa gennem en Ændring af den midlertidige Lov.

Jeg skal endelig oplæse, hvorledes Bestyrelsen har udtrykt sine Anskuelse om en endelig Lov om Lastelinie:

»Saa vidt Bestyrelsen paa det nuværende Tidspunkt kan overse det ret vanskelige og indviklede Lastelinie-Spørgsmaal, vil Sejlskibsfartens Krav og Ønsker med Hensyn til en endelig Lastelinie-lov i Korthed kunne formuleres saaledes:

At alle Sejlskibe i Fart østenfor Linien Lindesnæs—Texel, eventuelt Linien Bergen—Texel — selv om de ikke til Stadighed holdes indenfor denne Linie — bør fritages for Lastelinie-lovens Bestemmelser;

at der ved Udarbejdelsen af de endelige danske Fribordsregler i videst muligt Omfang bør tages Hensyn til de specielle danske Sejlskibstyper.

Skulde et saadant dansk Lasteliniemærke, paasat efter særlige danske Regler, ikke kunne faa Anerkendelse i de Lande, der har indført Lasteliniebestemmelser for fremmede Skibe, tænker Foreningen sig den Mulighed, at der desforuden paasættes danske Sejlskibe et af disse Lande anerkendt Lastemærke til Vejledning for Skibsføreren, naar denne laester i eller med nævnte Lande som Bestemmelsessted.

at der i danske Havne øves Gensidighed overfor alle Skibe, hjemmehørende i Lande, der paabyder Lastemærke for danske Sejlskibe; at der bør gives Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og derigennem Dansk Sejlskibsrederi-Forening Lejlighed til at udtale sig om Lovforslaget, før dette forelægges Rigsdagen, og

at der i særlige Tilfælde bør gives Ministeren for Handel og Søfart Bemyndigelse til at give Lempelser fra Reglerne, hvor disse skønnes at virke ubillige.«

Formanden: Jeg skal ikke komme ind paa nogen nærmere Forklaring af Lastelinie-loven og de derhen hørende Forhold, for skulde man forhandle det Spørgsmaal paa tillædsstillende Maade, er jeg bange for, at det vilde trække for længe ud. Men da jeg i Aarets Løb har sat mig ind i Sagen, saa at jeg mener at kende den temmelig godt, skal jeg tillade mig at spørge, om nogen af d'Hrr. ønsker Oplysninger ud over, hvad Beretningen indeholder. Jeg skal i saa Fald være til Tjeneste, saa vidt det staaer i min Magt.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Fællesrepræsentationen har altsaa i Følge sin Aarsberetning andraget Ministeriet om, »at Lovens Bestemmelser kun gælder for danske Skibe, for saa vidt de farer paa Lande, der haandhæver Regler om obligatorisk Lastelinie for fremmede, herunder danske Skibe, og at der for Skibe, hjemmehørende i saadanne Lande, kræves, naar de anløber vore Havne, at de har et Lasteliniemærke, som tillædsstiller vor Lovs Fordringer«. Jeg vil gerne spørge, om det er Mening, at den midlertidige Lov skulde ændres i Overensstemmelse hermed, eller Sagen maaske skulde udskydes, indtil der kommer en endelig Lov.

Formanden: Det Spørgsmaal har været behandlet i Fællesrepræsentationen. Oprindeligt ønskede Dansk Sejlskibsrederi-Forening at indgive Andragende om at faa Lov at tale med, naar den endelige Lov skulde gives. Men Fællesrepræsentationen mente, at da der formentlig var saa lange Udsigter til den endelige Lov kom, vilde der løbe for meget Vand i Stranden, Tiden vilde trække for længe ud, og at det derfor var heldigst at rette sine Bestræbelser paa at faa den midlertidige Lov forandret. Repræsentationen rettede saa et Andragende til Ministeriet om at faa den midlertidige Lov ændret. Paa dette modtog man et Svar, der er holdt i meget vage Udtryk, saaledes at vi ikke rigtigt forstaaer, om det er Hensigten at imødekomme os med Ændring af den midlertidige Lov, eller man vil vente, til den endelige Lov kommer. Men vi er jo saa heldige at have Kontorchef Krogh her til Stede. Kontorchef Krogh er vistnok inde i det Spørgsmaal. Maaske han kunde oplyse os noget om, hvad Hensigten er. Efter denne Skrivelse er det os ikke klart.

Kontorchef Krogh: Jeg maa beklage, at jeg ikke er i Stand dertil. Lastelinesagen henhører ikke under mit Kontor, og jeg har kun haft ringe Forbindelse med La-

stelnicisagerne. Jeg tør ikke udtale mig om Spørgsmaalet. Jeg kender ikke engang Ordlyden af den omtalte Skrivelse.

Sekretæren: Jeg skal tillade mig at oplæse den Skrivelse, hvormed Fællesrepræsentationen meddeler Dansk Sejlskibsrederi-Forening Ministeriets Svar. Den lyder saaledes:

»Repræsentationen undlader ikke herved at meddele den ærede Forening, at den under 31. f. M. fra Ministeriet for Handel og Søfart har modtaget følgende Svar paa sit Andragende af 22. Februar d. A. om Ændringer i midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie:

»I et hertil indgivet Andragende af 22. Februar d. A. har den ærede Fællesrepræsentation rettet Henvendelse angaaende Ønskeligheden af Ændringer i midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie, saaledes at nævnte Lovs Bestemmelser indskrænkes til alene at angaa Skibe, der farer paa Lande, der har indført tvungen Lastelinie ogsaa for fremmede Landes Skibe, og at omvendt Lovens Bestemmelser gøres anvendelige paa Skibe, hjemmehørende i Lande, der har indført Lasteliniebestemmelser og bragt dem til Anvendelse paa fremmede, derunder ogsaa danske Skibe.

I denne Anledning skulde man efter stedfunden Brevveksling med Udenrigsministeriet og det af Ministeriet nedsatte Lastelinieudvalg tjenstlig meddele, at de af Fællesrepræsentationen saaledes omhandlede Forhold vil komme til Behandling under de i Ministeriet stedfindende Overvejelser angaaende Spørgsmaalet om en endelig Lov om Lastelinie.«

Jeg tilstaar, at jeg forstaar ikke rigtigt, om det er Mening, at man vil foretage noget paa den midlertidige Lov eller først ved den endelige Lov. Jeg finder, at Skrivelsen mangler ikke saa lidt i Klarhed.

Translatør **L. Rasmussen**, Svendborg: Ender Skrivelsen ikke med at sige: den endelige Lov?

Sekretæren: Der staar, at Lastelinieudvalget for den endelige Lov skal have Sagen til Behandling. Men det forhindrer jo ikke, at Resultatet bliver et Forslag om Ændring i den midlertidige Lov. Jeg forstaar som sagt ikke rigtigt Skrivelsen.

Navigationsslærer **Christensen**, Marstal: Jeg er tilfreds med de Oplysninger, der nu er meddelt, idet jeg selvfølgelig stoler paa, at Bestyrelsen vil varetage vore Interesser i denne Sag paa bedste Maade.

Skibsmægler **H. A. Hansen**, Thurø: Vi er vist alle enige om, at Loven om Lastelinie for danske Sejlskibe fremkom paa en ret ejendommelig Maade, idet Ministeriet ikke paa noget væsentligt Punkt forinden den endelige Afgørelse forespurgte Organisationerne for Sejlskibsfarten her i vort Land, hvad de syntes om Sagen.

Jeg skal i øvrigt henholde mig til, hvad Fællesrepræsentationen skriver i sin Aarsberetning for 1909. Den skriver Side 30: »Efter at den midlertidige Lov nu har været i Kraft i et halvt Aar, og da der formentlig ikke er nogen Udsigt til dens Afløsning af den endelige Lov i en nær Fremtid, har Repræsentationen besluttet at gøre et Forsøg paa at hidføre saadanne Ændringer i den midlertidige Lov, at de værste af de Ulemper, den medfører for vor Skibsfart, kan blive afhjulpne. Repræsentationen har derfor under 22. Februar d. A. rettet et indtrængende Andragende til Ministeriet for Handel og Søfart om i indeværende Rigsdagssamling at forelægge et Forslag til Lov om Ændringer i den midlertidige Lov, gaaende ud paa forskellige Bestemmelser.« Disse er allerede oplæst af Navigationsslærer Christensen. Det fremgaar altsaa, at det er Fællesrepræsentationens Mening at søge den midlertidige Lov forandret, idet den endelige Lov antagelig ligger ude i det Blaa. Jeg skal dernæst henvise til, hvad Fællesrepræsentationen yderligere udtaler, og hvorved den konstaterer, at der, som jeg før sagde, ikke er taget de tilbørlige Hensyn til vor Stands

Interesser, idet der slet ikke er blevet spurgt, før Loven blev given. Fællesrepræsentationen skriver Side 31 i sin Aarsberetning: »Den midlertidige Lov om Lastelinie er gennemført uden Medvirkning fra Repræsentationens Side, idet Forslaget til den — i Strid med den Praksis, der hidtil har været fulgt fra Indenrigsministeriets Side — af Ministeriet for Handel og Søfart er forelagt Rigsdagen, uden at Repræsentationen forinden har haft Lejlighed til at udtale sig om det. Henset til at Loven kun har været i Kraft i saa kort Tid, skal Repræsentationen først senere, naar man bedre kan overse dens Virkninger for vor Skibsfart, gøre den til Genstand for en nærmere Omtale.«

Vi er vistnok alle enige om at slutte os til Fællesrepræsentationens Udtalelser dér og beklage, at det endelige Forslag ikke blev forelagt Sejlskibsfartens Organisationer, og at Loven, da den gennemførtes, gennemførtes i en saadan Hurtighed. Det er jo i øvrigt Sædvane med alt, hvad der vedrører Skibsfarten. Det gaar i en Fart igennem begge Rigsdagens Ting, uden at der bliver Tid for vore Organisationer til at foretage sig noget. Man kan i det hele kun misbillige den Maade, Ministeriet er gaaet frem paa, at det ikke har spurgt os. Jeg er klar over, at Kontorchef Krogh ikke har haft med den Sag at gøre; ellers kunde der have været Haab om, at det var blevet noget bedre. Man maa forvente, at Ministeriet i Fremtiden vil tage mere Hensyn i saadanne Tilfælde, hvor det drejer sig om betydningsfulde Love for den danske Søfart. Vi er paa det rene med, at Bestemmelserne om Lastelinie for danske Skibe er betydeligt strængere ikke blot end de i vore Nabolande, men ogsaa strængere end de i England.

Formanden: Paa Bestyrelsesmødet i Gaar behandlede vi temmelig nøje dette Spørgsmaal, men vi kom til det Resultat, at som Sagen staar i Øjeblikket, var der vel ikke andet at gøre end at se Tiden an, men dog saaledes, at Bestyrelsen havde sin Opmærksomhed henvendt paa Sagen og ved forefaldende Lejlighed vilde rette Henvendelse til Fællesrepræsentationen, hvori man fremsatte de Ønsker, man eventuelt havde.

Navigationsskolebestyrer **F. Hansen**, Marstal: Jeg skal fatte mig i yderste Korthed, men vil blot henlede Opmærksomheden paa det beklagelige i, at det netop skulde gaa saaledes, som jeg i Fjor ved Generalforsamlingen erklærede, at det vilde gaa. Der var dengang saavel som nu ingen paa de højere Steder, der havde noget rigtigt Kendskab til den Sag, det drejede sig om. Jeg foreslog saa endelig — som d'Irr. maaske vil huske — en Resolution, som i ganske korte Ord skulde rette en Henvendelse til Ministeriet. Den skulde lyde saaledes at man bad Ministeriet om at indbringe for den kommende Rigsdag et Lovforslag, kun gaaende ud paa følgende: »Ved denne Lov sættes midlertidig Lov om Skibes Dybgaaende og Lastelinie ud af Kraft«. Det staar nemlig som en trist Kendsgerning, at selv Hr. Kontorchef Krogh ved meget lidt om det, Bestyrelsen, Fællesrepræsentationen, og jeg kan tilføje mig selv eller vi andre, vi ved ingen Ting. Vi ved ikke, om vi er købt eller solgt. Men jeg er sikker paa, at naar vi faar den endelige Lov, er vi solgt. Det er, hvad vi opnaar. Hvis vi altsaa vil foretage os noget, maa vi vistnok bruge noget stærkere Ord, end vi har gjort hidtil. Jeg ved, at jeg faar Skyld for at være Oppositionsmand, desværre har jeg den triste Skæbne at være noget mere. Jeg har nemlig den triste Skæbne bagefter at faa Ret i mine mørke Spaadomme og stærke Udtalelser.

Formanden: Jeg kan give Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen Ret i mangt og meget, men vi har ikke sovet i Bestyrelsen i det forløbne Aar. (Navigationsskolebestyrer **F. Hansen:** Det har jeg heller ikke sagt). Vi har udarbejdet en Fremstilling af, hvorledes vi ønskede, at den endelige Lov skulde være. Dette Forslag blev sendt til Fællesrepræsentationen, men, som jeg be-

mærkede før. mente Fællesrepræsentationen, at det var for tidligt at fremkomme med det, da det rimeligvis vilde være længe, inden den endelige Lov kom, da man i Ministeriet havde udtalt, at man først vilde se Virkningerne af den midlertidige Lov, før man gik til at lovgive endeligt. Altsaa vi har paa et tidligt Stadium fremsat vort Syn paa Sagen og fremstillet, hvorledes vi tænkte os, at Loven skulde være. Vort Forslag om Indstilling blev som sagt ikke vedtaget i Fællesrepræsentationen, men man besluttede der at søge at opnaa Ændring af den midlertidige Lov. Dermed kunde jeg ikke lade mig nøje. Jeg syntes, at dette var at skyde forbi. Jeg gik derfor op i Ministeriet og henvendte mig til Departementschefen, som havde med Sagen at gøre, og sagde ham, hvorledes det var gaaet i Repræsentationen, og jeg havde en Afskrift med af vort Forslag til Indstilling for det Tilfælde, at det kunde interessere ham at se det. Det ønskede han meget gerne, og han beholdt Afskriften og lovede at tage alle mulige Hensyn, naar det en Gang kom saa vidt, at der skulde udarbejdes Lovforslag.

Dirigenten: Da det lader til, at der er almindelig Enighed om Sagen, kunde man maaske give sin Tilslutning til, hvad Bestyrelsen har foretaget i det forløbne Aar, og haabe paa, at næste Aar vil bringe bedre Resultater. Haabet beskæmmer ingen.

(Fortsættes).

Fragtmarkedet.

Markedets Udseende er i det Hele og store temmelig det samme, som det har været de sidste Par Uger. Intet af de hjemgaaende Markeder viser nævneværdig Aktivitet undtagen Østersøen, som jo ogsaa interesserer den danske Skibsfart mest og som fremdeles ligger ret fast. Der er stadig ingen Mangel paa Laster, men Forholdet mellem Efterspørgsel og Udbud af Dampertonnage er i Øjeblikket temmelig nøjagtig afbalanceret, og det har derfor gennemgaaende ikke været muligt at tvinge Raterne højere op, men saa snart Begæret udvider sig, er der al Udsigt til, at Fragtraterne kan drives yderligere i Vejret. Det kan næppe være saa længe, inden den ny Høsts Korn kan komme frem, og det vil muligvis bevirke en livligere Eksport, da Meddelelserne stadig gaar ud paa, at der endnu er store Mængder af Korn i Rusland fra sidste Aars Høst. Fra St. Petersburg betales endnu ikke over 1/1½ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3 Emden, 1/3¼ Dunkerque. Østen er stadig meget flov, men der er Tegn paa, at dette Marked vil rette sig. La Plata Markedet ligger igen lidt bedre, og c. en halv Snes prompte Dampere sluttedes til 10/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn). Nordamerika frembyder ikke meget af Interesse og dette Marked kan nærmest karakteriseres som fast, men stille. Fra Golfen til Rotterdam betaltes 70/, til La Plata 110/. Savannah har taget nogle enkelte Baade pr. Oktober—November til omkring 26/ paa Form »O«. Kulfragterne er stadig lige usle til Østersøen og maaske nærmest en Kende fastere til Sydamerika. Ad Middelhavet er de decideret lavere, antagelig paa Basis af den forestaaende Kornkampagne fra Sortehavet etc., og det er navnlig for store Baade, at Fragterne er faldet. Blandt de sidste Befragtninger fra Cardiff nævner vi: 5/3 Lissabon (2,200 Tons Baad), Frcs. 7.25 Marseille (5,000), 5/7½ Genua (4,200), 6/3 Venedig eller Ancona (5,300), 5/3 Aleksandria (5,000), 5/ Port Said (5,300), 14/ Rio Janeiro (5,000—5,500), 14/9 Bahia eller Pernambuco (3,800), 16/9 Santos og 16/ River Plate. Fra Tynen eller Blyth sluttedes til: 3/6½ Reval (3,200), 3/10½ Königsberg (1,200), 3/3 Swinemünde (1,900), 3/7½ Lübeck

(2,700), 3/6 Aalborg (1,200), 4/ Helsingør (1,000), 6/9 Sevilla (1,300), 7/ Valencia (1,500), 6/1½ Venedig (5,200) og 5/3 Aleksandria (5,200). Fra Firth of Forth blev betalt: 4/ Kotka (1,500) 3/4½ Kronstadt (2,300), 5/3 Königsberg b. b. (750), 3/11 Wismar (1,850), 4/3 Fredericia (900), 4/ Horsens (1,000), 4/6 Rouen (1,300) og 6/3 Triest (4,000).

Havarier og Forlis.

Birgitte, Skonnertbrig af Odense paa Rejse fra London til Kolding med en Ladning Soyakager er d. 27. f. M. sprunget lak i Søen, da Skibet befandt sig c. 30 Mil fra Doggerbank, og sunket. Mandskabet, 7 Mand, der reddedes i Skibsbaaden, blev senere optaget af norsk Bark »Ansgar« og fortes til London.

Fra Sø og Land.

Druknet. Svendborg, 5. Juli. (Ritz. Bur.) Letmatros Ole Kvalvaag, der var forhyret med Skonnert »Fritz Emil« af Thuro, er falden over Bord fra Skibet i Havnen ved Middlesbrough og er druknet. Den Afdøde var hjemmehørende i Kristiansund.

Nybygninger, Køb og Salg.

Jagtskonnert »Albert« af Strynø, der maaler 38,59 Tons, er af Ejeren, Skibsbygmester Johan Peter Bonnesen, Aalborg, solgt til Skibsfører C. Clausen, Kraguæs, Ærø for Kr. 8,750.

»Ærø Avis«.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 3./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 5./7. — Algarve, Borries, afg. Tarragona 6./7. til Malaga. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 3./7. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Dunkerque 6./7. til Havre. — Antwerpen, Madsen, ank. Smyrna 28./6. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 7./7. — Arno, Struberg, ank. Genua 3./7. — Aurora, Fischér, ank. Antwerpen 1./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 1./7. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 5./7. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 29./6. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 5./7. til Riga. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 4./7. herfra. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 4./7. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 6./7. til Sevilla. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. London 3./7. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 6./7. for Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, pass. Holtenau 6./7. for Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 7./7. — Hengest, Munck, afg. herfra 5./7. til Riga. — Hjelm, Petersborg, afg. herfra 6./7. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Swansea 5./7. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 6./7. til Libau. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./7. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 25./6. hertil. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 1./7. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 26./6. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 1./7. — Loire, Craignou, ank. Dunkerque 4./7. — Louise, Larsen, ank. hertil 7./7. — Louisiana, Ørsted, ank. Manchester 4./7. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Galata 6./7. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Havre 5./7. — Nicolai II, Clausen Kaas, afg. herfra 3./7. til Antwerpen. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Petersborg 3./7. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Libau 6./7. til Riga. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 4./7. for Hull. — Iscar II, Hempel, afg. Kristianssand 2./7. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 5./7. — Perm, Christensen, ank. Libau 29./6.

(Fortsættes Side 419.)

N. for og 2 Kbl S. for denne Grund findes Dybder af under 11 m. Yarrowrough Monument: 50° 40' N. Br. 1° 6' V. Lgd.

1398. Tønde flyttet. Llanelly. Bristol Channel. Wales. Llanelly Midtfarvands Tønde er flyttet c. 7 Kbl. N. 34° Ø. hen og ligger nu 2. S. Sm. S. 63° Ø. fra V.-Enden af Burry Holm. 51° 37' N. Br. 4° 22' V. Lgd.

1399. Taagesignal flyttet. Heysham Harbour. Morecambe Bay. Den 21. Juli 1910 flyttes Taagehornet paa Heysham S-lige Havnehooved til Euden af Pieren, som udgaar fra Havnehoovedet, og Klokken paa Pieren flyttes til det S-lige Havnehooved. 54° 2' N. Br. 2° 56' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1400. Midlertidigt Fyr tændt. Portalguen. Quiberon. Frankrig. Portalguen Fyr er slukket og det midlertidige, hvide, faste Fyr tændt. Det nye Fyr kan brændes til Forsøg. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1295. Kjøbenhavn 1910.)

1401. Lys- og Klokketønde udlagt. Coruna. Spanien. En rød Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys, er udlagt ved Indløbet til Coruna 200 m NØ. for Grunden Barou.

1402. Ledefyr tændt. Rio Guardiana. Til Afmærkningen af Løbet over Barren i Rio Guardiana er tændt to Par Ledefyr. Det første Par er to røde Fyr anbragte paa Isla de Canela og leder overet i N. 27° V. i den første Del af Løbet, det andet Par er to hvide Fyr anbragt S. for Villa Real de San Antonio og leder overet i N. 60° V. i den anden Del af Løbet.

1403. Fyr forandret. Double Island. Battle Harbour. Labrador. Double Island røde Fyr er forandret til et hvidt Fyr. 52° 15' 30" N. Br. 55° 32' 30" V. Lgd.

1404. Fyr slukket. Great Dunier Island. Notre Dame Bay. Newfoundland. Det røde, faste Fyr paa Great Dunier Island er slukket. 49° 31' 45" N. Br. 53° 32' 30" V. Lgd.

1405. Tønde udlagt. Bad Neighbor Shoal. Newfoundland S.-Kyst. En rød Spirtønde med Kryds er i 38 m Vand udlagt ¼ Sm. S. 73° V. fra Bad Neighbor Shoal. Grunden: 47° 34' 50" N. Br. 58° 53' 50" V. Lgd.

1406. Fyr forstærket. Greys Point. Belleisle Bay. St. John River. New Brunswick. Fyret paa Greys Point er forstærket.

1407. Fyr forstærket. Pokesudie Island. Chaleur Bay. Fyret paa NØ-Pynten af Pokesudie Island er nu af 5te Orden.

1408. Forestaaende Forandring af Fyr. Bonaventure Point. Chaleur Bay, Canada. Den 1ste August 1910 forandres Bonaventure Point Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek. Lys 15 Sek., Mørke 5 Sek. Linsesapparat af 5te Orden.

1409. Fyr flyttet. Entry Island. Magdalen Islands. Gulf of St. Lawrence. Det hvide Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek. paa Entry Island SV.-Ende er flyttet c. 370 m N. 34° V. hen.

1410. Forandring i Afmærkning. Beaujeu Bank. River St. Lawrence. Uddybningen ved Beaujeu Bank øvre Ende er fuldført, saa at der nu er 9 m Vand ved laveste Lavvande i 360 m Bredde. Den sorte Lystønde Nr. 69 B, som viser hvidt Lys med Formørkelser, er flyttet 120 m S. hen i 9 m Vand ud for Midten af det grundeste paa Banken, og 60 m indenfor Uddybningens Kant. Den røde Lys- og Klokketønde Nr. 70 B, som viser hvidt Lys med Formørkelser, er flyttet c. 3 Kbl. S. 25° V. hen til Uddybningens V.-Endes NV.-Side. 3360 m N. 48° Ø. fra Crane Island Fyr. Den røde Spidstønde Nr. 72 B er inddraget.

1411. Ledefyr atter tændt. Bersimis River. River St. Lawrence. De hvide, faste Ledefyr for Bersimis River er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 873. Kjøbenhavn 1910.)

1412. Lystønde udlagt. St. Thomas de Montmagny. River St. Lawrence. En rød Lystønde Nr. 78½ B, der viser hvidt Lys med Formørkelser, er udlagt ved

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er angivet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1370. Lodsdamper atter paa Station. Skagen. Skagerak. Lodsdamperen ved Skagen har atter indtaget sin Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1029. Kjøbenhavn 1910.)

1371. Muddermaskine sunket. Søby. Kattgat. En Muddermaskine ligger køntræt tæt op mod det S-lige Havnehooved. Løbet mellem Maskinen og det N-lige Havnehooved er c. 24 m bredt.

1372. Skydeøvelser. Tisvilde. Sjælland N. Kattgat. I Anledning af Skydeøvelser er følgende Foranstaltninger truffet:

En Flagskang er rejst c. 800 m Ø. for Liseleje, c. 800 m fra Kysten, og en anden i Tisvilde Høgn V.-Ende, c. 800 m fra Kysten. Paa de Dage Skydningen foretages, hejses rødt Flag med hvid Spuns paa Flagskængerne en Time for Skydningens Begyndelse, de nedtales ved Skydningens Ophør.

Tre Tønder med rødt Flag med hvid Spuns er udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3500 m Afstand fra Land og med en indlydtes Afstand af c. 1500 m.

Naar Flagene er hejst, er det forbudt at færdes mellem Tønderne og Land. Der skydes paa følgende Dage: den 9de, 10de, 20de, 22de, 30te og 31te Aug., 7de og 8de Sept. fra Kl. 8 Fm. til Kl. 6 Em., og den 12te, 13de, 15de, 16de, 17de, 18de, 23de, 24de, 26de, 27de Aug. og den 1ste, 3dje, 5te, 9de og 10de Sept. fra Kl. 8 Fm. til Kl. 5 Em.

1373. Uddybning. Afmærkning forandret. Kolding. Lille-Bælt. Rønden til Kolding Havn er uddybet til 7 m. Varpetønderne ved den inderste Del af Rønden er inddraget. Ved Havneindløbet er der paa N-Siden udsat to røde Stager med Kost, henholdsvis 510 m og 780 m fra det bageste, røde Ledefyr, og paa S-Siden en hvid Stage med Halmvisk, 630 m fra samme Fyr. Fyret staar paa 35° 29' N. Br. 9° 29' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117 og 223. Danske Lods, Side 364. Havne-Lods, Side 71. Som-Fort, Side 30.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1374. Grund fundet og afmærket. Svartø Grundet. Finske Bugt, Finland. En 2. S. m Grund Svartø Grundet, er fundet i Farvandet i Barsund, c. 260 m N. 18° V. fra Svartø SV.-Pynt. En hvid Stage med nedadvendt Kost er i 13 m Vand udsat N. for Grunden. 59° 56' N. Br. 23° 49' Ø. Lgd. (Kort N. 155.)

1375. Fyrtaarn udføres, Schepel, Kronstad Bugt, Rusland. Paa S-Siden af Kronstad Bugt opføres Schepel Fyrtaarn. Det er rødt med hvide, vandrette Striber. 53° 39' N. Br. 29° 8' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1376. Fyrs Lystrinkler, Katrinedal S. og Packerort, Finske Bugt, Katrinedal S. Fyrs Ø-lige Lystrørmuse er N. 13° Ø. 59° 26' N. Br. 24° 48' Ø. Lgd.

Packerort Fyrs Lystrørmuse er ikke N. 58° Ø., men det huser ind til Kysten. 59° 23' N. Br. 24° 2' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1377. Vraget sunket, Indløbet til Riga, Bugt, Rusland. Lloyds' Agent i Berval har til et herrærende Skibsmæglerfirma sendt følgende Telegram:

Fysk Damper »Hans Wogensky« er sunket i Indsejlingen til Riga Bugt. Vraget spærret farvandet, det ligger kastrøt med Siden under Vand i 12 m Dybde, paa 57° 38' N. Br. 21° 40' Ø. Lgd.

1378. Klokketønde inddrægt, Klokketønde opført, Vinkbake borttaget, Vindau. Paa Hovedet af S-Molen ved Vindau er anbragt en Traageklokke. Klokketønden er inddrægt. Vinkbaken er borttaget. Signaler til ankommande Skibe for Styrtning, naar Lods ikke kan komme om Bord, gives nu fra Lodsstaanen. (Kort Nr. 205 og 206.)

1379. Fyr forantræt, Phalbuide (Passage), Fisches Raff, Tyskland. Det hvide, faste Fyr paa S-Molens Hoved ved Phalbuide er ombyttet med et grønt, fast Fyr. 54° 25' 37" N. Br. 19° 45' 5" Ø. Lgd.

1380. Fyr tændt, Zoppot, Danziger Bugt. Paa begge Anlægsbroernes Yderender ved Zoppot er tændt et blaat, fast Fyr, Flammens Højde: 3 m. Synsviddens: 1 Sm. Brændetid: 1ste Juni—Oktober. 54° 26' s N. Br. 18° 34' r Ø. Lgd.

1381. Fyr tændes, Heiligenhafen. Ved Heiligenhafnen tændes sidst i Juli 1910 to hvide, fast Fyr, som holdt overet angiver Indløbet af Fysehvirvne mellem Grasswarder og Steinwarder. Flammens Højde: 9 m og 7 m. Synsviddens: 2 Sm. Brændetid: 1ste August—31te Marts. Bæglfyret: 54° 22' 32" N. Br. 10° 38' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160.)

1382. Fortøjnings Plads, Kieler Hælen. Paa Ø-Siden af Kieler Hælen ligger Fortøjningerne 1—6 nu saaledes: Nr. 1 paa 54° 19' 44" N. Br. 10° 9' 44" Ø. Lgd., 2 og 3 tæt sammen paa 54° 19' 49" N. Br. 19° 9' 52" Ø. Lgd., 4 og 5 tæt sammen paa 54° 19' 54" N. Br. 10° 9' 58" Ø. Lgd., 6 paa 54° 19' 58" N. Br. 10° 10' 4" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1344. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsean, Nordhavet og Hvide Hav.

1383. Forandring i Afmærkning, Süderane, Tyskland. I Süderane er de sorte Spidsstønder 2, 3 og 4 flyttet til henholdsvis 54° 36' 6" N. Br. 8° 32' 30" Ø. Lgd., 54° 35' 45" N. Br. 8° 34' 0" Ø. Lgd., og 54° 35' 45" N. Br. 8° 35' 35" Ø. Lgd. En sørSpidsstønde 1 b er udlagt i 10 m Vand paa 54° 36' 8" N. Br. 8° 29' 35" Ø. Lgd. Tønderne 2, 3 og 4 ligger i henholdsvis 8, 8 og 6 m Vand. Sandene for-
ander sig bestandigt.

1384. Lys- og Klokketønde flyttet, Rüttergat, Lys- og Klokketønden Rüttergat Nr. 1 er flyttet og ligger nu paa 54° 32' 54" N. Br. 8° 11' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1385. Baake opført, Juist, Ostfriesische Øer. Paa den trigonometriske Station Juist VI, paa V-Enden af Juist er der opført en 13 m høj, firkantet Opmaalingstønde med 2 korslagte Stager paa Toppen. Baaken bliver sandstighvis permanent stående. 53° 40' 20" N. Br. 6° 53' 38" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1386. Havnearbejde, Cuxhafen, Elben. V. for Cuxhafens V-lige Havneholved, mellem Indløbet til Neue Hælen og Fischerhælen, bygges et nyt Landingsstæde. Et rødt Flag over en sort Ballon eller to røde Lantrørner paa Havneholvedets Ø-Ende og V-Ende betyder, at man ikke maa nærme sig Havneholvedet indenfor 1 Kbl.

1387. Fyrskibet »Aussenjade« atter udlagt, Jade. Fyrskibet »Aussenjade« er atter udlagt og Reserverfyrskibet inddrægt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 983. Kjøbenhavn 1910.)

1388. Fyrskibet »Geminusbank« midlertidig ombyttet, Jade. Fyrskibet »Ge-

ninusbank« er midlertidig ombyttet med et trenastet Reserverfyrskib. 53° 34' 44" N. Br. 8° 11' 3" Ø. Lgd.

1389. Lystønde flyttet, Jade. Lystønden, der til Forsøg var udlagt 1/2 Sm. S. for Fyrskibet »Aussenjade«, er flyttet til Innenjade, paa 53° 39' 30" N. Br. 8° 8' 0" Ø. Lgd. Tønden viser til Forsøg Lynfyrt med Lyn af forskellig Længde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1233. Kjøbenhavn 1910.)

1390. Tønder forandret, Ahne, Innenjade, Jade. De røde Spirtønder A/A, A/B og A/C i Ahne er ombyttet med tre røde Stumplønder med samme Betegnelse. Tønde A/A: 53° 32' N. Br. 8° 12' Ø. Lgd.

1391. Mast rapporteret, Fyrskibet »Borkumriff« Ø. En Mast er rapporteret at ligge 5 Sm. Ø. 1/2 S. fra Fyrskibet »Borkumriff«. Det maa erindres, at der ligger mange Opmaalingsvægere og Tønder i Limen mellem Fyrskibene »Borkumriff«, »Norderney« og »Weser«.

1392. Lystønder midlertidig udlagt, Unde Vlie og Scheurrak, Zuidereze, Holland. I Unde Vlie og Scheurrak er følgende Lystønder midlertidig udlagt: En sort Lystønde paa 53° 5' 6" N. Br. 5° 6' 41" Ø. Lgd. En rød Lystønde paa 53° 6' 22" N. Br. 5° 11' 22" Ø. Lgd. En sort Lystønde paa 53° 7' 7" N. Br. 5° 10' 44" Ø. Lgd. En sort Lystønde paa 53° 8' 11" N. Br. 5° 9' 37" Ø. Lgd. En rød Lystønde paa 53° 9' 5" N. Br. 5° 9' 57" Ø. Lgd. I den Tid disse Lystønder ligger ude, er Spidsstønderne Nr. 3 og 5 og den røde Væger Nr. 4 med 2 Balloner i Scheurrak inddrægt.

1393. Dybde, Schaar van Onrust, Zeegat van Zieriksee. I Schaar van Onrust er den mindste Dybde langs Spidsstønekanten 3,0 m tæt ved Spidsstønden Nr. 2 med Ballon, og langs Stumplødekanten 5,2 m tæt ved Stumplønde Nr. 4 med afkortet Kegle. NV-Pynten af Onrust tilhæger NV, efter til N. for Spidsstønde Nr. 1 ontrent midt i Farvandet med en mindste Dybde af 4,0 m.

1394. Forandring af Belysning, Schelde, Belgien. Den 15de Juli 1910 foretages følgende Forandringer i Belysningen i Schelde:

Et hvidt Lynfyrt, der hvert 3. Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., tændes paa den N-lige Baake paa Ballastplaat. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 9 Sm. Sort Baake med rød Top. 51° 21' 26" N. Br. 4° 14' 52" Ø. Lgd. Et hvidt Lyn-Fyrt, der hvert 10de Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., tændes paa den S-lige Baake paa Ballastplaat. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 9 Sm. Sort Baake. 51° 21' 1" N. Br. 4° 15' 36" Ø. Lgd.

Det hvide, faste Fyr paa Santvliet Fyrstønde forandres til et hvidt Lynfyrt, der hver 3. Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Flammens Højde 7 m. Synsviddens: 9 Sm. 51° 20' 44" N. Br. 4° 16' 12" Ø. Lgd.

Et hvidt Lyn-Fyrt, der hvert 10. Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 7 Sek., tændes paa den sorte Baake ved den Belgiske Sluse. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 9 Sm. 51° 17' 50" N. Br. 4° 18' 33" Ø. Lgd.

Det røde og hvide, faste Fyr ved Meestof forandres til et rødt og hvidt Lynfyrt, der hver 3. Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 9 Sm. Lysvinklerne bliver uforandret. 51° 16' 45" N. Br. 4° 19' 22" Ø. Lgd.

1395. Vrag atmærket, Dunkerque, Frankrig. Tæt N. for Vraget af det 1/2 Sm S. 37° V. fra Fyrskibet »Snouw« sunke Fiskerifærøi »Achtatigue« er udlagt en grøn Spidsstønde. 51° 3' 16" N. Br. 2° 12' 27" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1289. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1396. Vrag, Hastings SØ, England. En Mast, c. 1 m over Vandet og sand-synlig fast i et sunket Vrag er rapporteret paa 50° 46' N. Br. 0° 40' Ø. Lgd.

1397. Grund fundet, Sandown Bay, Wight. En 8,5 m Grund er fundet 1,4 Sm S. 26° Ø. fra Yarborough Monument og i S. 89° Ø. fra Sandown Kirke. 6 Kbl.

N-Enden af Løbet for dybtgaaende Skibe ud for St. Thomas de Montmagny, hvor Uddybningen foretages.

1413. Fløjetønde udlagt. **East Point.** **Prince Edward Island NØ-Kyst.** En rød, spids Fløjetønde, mærket »East Point Reel«, er i 20 m Vand udlagt ved Revet ud for East Point, 1½ Sm. Ø. for Fyret. 46° 27' 45" N. Br. 61° 56' 15" V. Lgd.

1414. Lys- og Klokketønde forandret Farve. **Halifax.** **Nova Scotia S-Kyst.** Den ydre Lys- og Fløjetønde, 6¼ Sm. S. 75½° Ø. fra Chebucto Head Fyr, er nu sort og hvid lodret stribet.

1415. Fyr forandret. **Big Fish Island.** **Tusket River.** **Nova Scotia V-Kyst.** Den 15de Juli 1910 ombyttes de to hvide, faste Fyr paa Big Fish Island med et hvidt Fyr med To-Foruørkølsler hver 20 Sek., Lys 11 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 3 Sek. Ljusapparat af 4de Orden. Fyret vises fra Taget af Fyrbuvingen og lyser Horisonten rundt.

1416. Vrag borttaget. **Provincetown Harbor.** **Massachusetts.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Vraget af Skonnerten »Cabral«, som laa sunket ¼ Sm. SØ. fra Old Colony Railroad Pierhoved, er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 612. Kjøbenhavn 1910.)

1417. Klokketønde udlagt. **Napatee Point Ledge.** **Fishers Island Sound.** **Rhode Island.** Napatee Point Ledge Tønde Nr. 4 er ombyttet med en Klokketønde. Klokketønden inddrages om Vinteren, men en Spiritønde Nr. 4 ligger hele Aaret ved Stationen.

1418. Lystønde udlagt. **Cow and Calf.** **Branford Harbor.** **Long Island Sound.** **Connecticut.** En rød, spids Lystønde, Cow and Calf Lystønde 10½, der viser hvidt Et-Blink hver 11 Sek., Lys 3½ Sek., Mørke 7½ Sek., er udlagt ved Siden af Cow and Calf Spiritønde 10½. Lystønden inddrages om Vinteren, men Spiritønden ligger hele Aaret paa Station.

1419. Lystønde udlagt. **Baileys Rock.** **New Rochelle Harbor.** **Long Island Sound.** **New York.** En cylindrisk Lystønde, Baileys Rock Lystønde 1 B.R., der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 4 Sek., er udlagt ved Siden af Baileys Rock Spiritønde 1. Lystønden inddrages om Vinteren, men Spiritønden ligger hele Aaret paa Station.

1420. Fyr tændt. **Tønder inddraget.** **Jamaica Bay.** **Long Island.** **New York.** I Jamaica Bay er følgende Fyr tændt: Nova Scotia Bar hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 4 m. Sort og hvid Baake, der staar i 2 m Vand paa S-Siden af Enden af Nova Scotia Bar.

Cheney Bar røde, faste Fyr. Flammens Højde: 4 m. Rød og hvid Baake, der staar i 2 m Vand paa Ø-Siden af Løbet paa Kanten af Cheney Bar. Watermans Bar hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 4 m. Sort og hvid Baake, der staar i 2 m Vand paa V-Siden af Løbet, paa Kanten af Watermans Bar.

Nestepol Bar røde, faste Fyr. Flammens Højde 4 m. Rød og hvid Baake, som staar i 2 m Vand paa Ø-Siden af Big Channel, paa Kanten af Nestepol Bar. Middle Ground Tønde 2, Nova Scotia Bar Junction Lystønde og dens Mærketønde, Waterman Bar Lystønde 1 og dens Mærketønde, samt Big Channel Tønde 4 er inddraget.

1421. Fyrs Lysvinkel forandret. **Turkey Point.** **Elk River.** **Chesapeake Bay.** I Turkey Point hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 80° V. gennem V. til N. 60° V.

1422. Fyrs Lysvinkel forandret. **Fishing Battery.** **Susquehanna River.** **Chesapeake Bay.** I Fishing Battery hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra S. 38° Ø. til S. 13½° Ø.

1423. Fyrs Lysvinkel forandret. **Love Point.** **Chester River.** **Chesapeake Bay.** I Love Point hvide, faste Fyr er indsat en rød Vinkel, der lyser fra N. 4¼° Ø. til N. 33° Ø. 39° 3' 26" N. Br. 76° 17' 1" V. Lgd.

1424. Vrag borttaget. **Patapsco River.** **Chesapeake Bay.** Vraget af Lægtæren »Gertrude«, som var sunket 1½ Sm ØNØ. for Rock Point, er borttaget og Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2114. Kjøbenhavn 1909.)

1441. Fyr tændt. **Hososhima Ko.** **Kyushu Ø-Kyst.** **Japan.** Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Hososhima Ko. Flammens Højde: 104 m. Synsvåden: 6 Sm. Det lyser fra N. 26° Ø. gennem Ø. og S. til S. 31° V. Hvidt Fyrtaarn. 32° 25' 15" N. Br. 131° 40' 50" Ø. Lgd.

1442. Tønde inddraget. **Kodzukami Sho.** **Irako Channel.** **Toha Ko.** **Honshu S-Kyst.** Den sorte Spidstønde med Cylinder ved Ø-Siden af Kodzukami Sho er inddraget. 34° 33' 2" N. Br. 136° 59' 5" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1443. Karantænebestemmelser. Italien. — Nicolajev er erklæret for kolera-smittet.

Rusland. — Rostoff og Kherson er erklæret for kolerasmitfret.

Sverig. — Amoy er erklæret for smittet af Pest. Taurien, Cherson, det danske Kosakdistrikt, det kubanske Distrikt og Odessa er smittet af Kolera.

Malta. — Port Said er erklæret for smittet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

R

209

Haringvliet, Krammer, Volkerak en Hollandsch Diep. 1:30,000. 1910. Pris: f 1,75.

Westkust Sumatra. Batoe-eilanden. 1:100,000. Juni 1910. Pris: f 1,50.

Canada:

List of Lights and Fog-Signals on the Coasts. Rivers and Lakes of the Dominion of Canada. Corrected to the 1ste April 1910. Ottawa 1910.

1425. Tønder udlagt. Back River. Chesapeake Bay. Maryland. I Indløbet til Back River er følgende Tønder udlagt. Millers Island Shoal Tønde Nr. 1 i 3^o m Vand, fra Pooles Island Fyr i S. 69 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Weir Point i S. 2 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Booby Bar Tønde Nr. 2 i 3^o m Vand, fra Pooles Island Fyr i S. 75 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Booby Bar højre Kant i S. 35 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Drumm Point Tønde Nr. 3 i 3^o m Vand, fra Pooles Island Fyr i S. 67 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Drumm Point i N. 59 $\frac{1}{2}$ ° V. Boekey Point Tønde Nr. 4 i 6^o m Vand, fra Drumm Point i S. 69 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Clay Bank i S. 86 $\frac{1}{2}$ ° Ø. Cuckolds Point Tønde Nr. 5 i 4^o m Vand, fra Drumm Point i S. 50 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Clay Bank i S. 68 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1426. Fyr flyttet. St. Andrews Bar. St. Andrews Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. St. Andrews Bar Ledelyr er flyttet, saa at de afmærker den nye Bende, som er gravet over Barren. Forfyret vises nu fra en rød, pyramideformet Baake, som staar i 3 m Vand i den gravede Reundes Fortængelse, fra St. Josephs Point forreste Ledelyr i N. 55 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra St. Andrews Bay forreste Ledelyr i S. 36° Ø. Flammens Højde: 8 m. 30° 37' 55" N. Br. 85° 37' 32" V. Lgd. Bagfyret vises fra en hvid, pyramideformet Baake, som staar i 1 $\frac{1}{2}$ m Vand, $\frac{1}{6}$ Sm. N. 15° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 14 m. 30° 4' 30" N. Br. 85° 37' 22" V. Lgd. I øvrigt er Fyrene ulorndret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1213. Kjøbenhavn 1910).

1427. Vrag rapporteret. Mantanzas Harbor. Cuba N.-Kyst. Et Vrag er rapporteret at ligge i Mantanzas Harbor, fra det røde Fyr paa Molen i N. 77° Ø., og fra den røde Tønde paa S.-Enden af La Laja Shoal i N. 56° V.

1428. Fyr atter tændt. South Jetty. Tampico Harbor. Mexico. Paa Yderenden af South Jetty, ved Indløbet til Tampico Harbor, er paa det tidligere Fyrs Plads tændt et rødt Fyr med Formærkelser. Synsviddens: 7 Sm. Hvidt, 16 m højt Taarn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2230. Kjøbenhavn 1909.)

1429. Grund rapporteret. Honduras Bay. Guatemala. En Sand- og Muddergrund med 5 $\frac{1}{2}$ m Vand er rapporteret at ligge i Sm. N. 60 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Baaken paa Joseph John Shoal. En Tønde er udlagt paa Grunden. 15° 50' 11" N. Br. 88° 40' 15" V. Lgd.

1430. Fyr tændt. Capesterre i Marie Galante. Guadeloupe. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Kysten ved Capesterre, c. 500 m Ø. for Kirken. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 3 m. 15° 53' 30" N. Br. 61° 12' 45" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1431. Fyr midlertidig slukket. Tutuia River. Brasilien. Tutuia hvide Blinkfyrr paa Melancia Point, Papagois Island er midlertidig slukket. 2° 41' S. Br. 42° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1315. Kjøbenhavn 1910.)

1432. Taagesignal oprettet. Lobos Island. Uruguay. Ved Lobos Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der hver 30 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Varrigthed.

1433. Lystønde udlagt til Forsøg. Punta Negra. En Lystønde, der vises Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. er til Forsøg udlagt i Sm. S. for Punta Negra.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1434. Midlertidig Afmærkning. Barcelona. Spanien. Ved Barcelona Havn er det ene grønne, faste Fyr paa Ø.-Molen forløjet til 18 m, og det andet grønne, faste Fyr staar nu 100 m S. 27° V. fra det. Flammens Højde: 15 m. Holdt overet angiver de Retningen af Bølgevyderen, som opføres.

Det røde, faste Fyr paa den gamle V.-Mole lyser nu Horizonten rundt. Det røde, faste Fyr paa Yderenden af Tvermolen ved den lille Havn Morrot er ombyttet med et rødt Fyr med Formærkelser. Flammens Højde: 11 m. Paa Kysten. 950 m S. 82° V. fra Fyret paa Yderenden af den nye Tvermole, er tændt to røde Fyr i 125 m Afstand fra hinanden. Flammens Højde: 28 og 16 m. Liniem, Fyrene overet, gaar uden om Yderenden af Arbejdet paa Ø.-Molen, som opføres.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1435. Advarsel angaaende stærkt Lys. Gulf of Suez. Lige overfor Zahranan kan brænde et meget stærkt Lys. 29° 5' 15" N. Br. 33° 3' 30" Ø. Lgd.

1436. Forandring i Afmærkning. Zeila Red. Gulf of Aden. Somaliland, Afrika. Den sorte Spidsstønde ved Ø.-Kanten af Revet, som strækker sig ud fra Albat Island, er inddraget. Albat Island: 11° 29' N. Br. 43° 27' Ø. Lgd. Den røde Stumtønde med Stage og Bur Ø. for Sad ad Din Island er flyttet 9 $\frac{1}{2}$ Kil. N. 7° V. hen, og ligger nu 2 Sm N. 74° Ø. fra Sad ad Din Island. Den sorte Stumtønde N. for Sea Gull Shoal har Stage og Bur.

1437. Lystønde ombyttes midlertidig. Aden. Gulf of Aden. Den 7. Juli 1910 ombyttes Lystønden ved Ø.-Siden af Indløbet til Aden, 9 $\frac{1}{2}$ Kil S. 88° V. fra Residencies Flagstang, der staar paa 12° 46' N. Br. 44° 57' Ø. Lgd., med en spids Lystønde, der viser to røde, faste Fyr lodret for hinanden.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1438. Belysning forandret. Batoe Bernanti. Riong Atjipel. Paa Batoe Bernanti er det hvide Blinkfyrr nu tændt, 1° 11' N. Br. 103° 53' Ø. Lgd., og den hvide Lystønde N. derfor inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 266. Kjøbenhavn 1910.)

1439. Fyr tændt, Tønde inddraget. Won San Chin. Tung Hing Bay. Korea. Et hvidt Lynfyrr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Lyn $\frac{3}{10}$ Sek., Mørke $\frac{2}{10}$ Sek., er tændt paa Yderenden af Bølgevyderen 2.; Kil N. 81° V. fra Chotoku To Fyr. 39° 10' N. Br. 127° 26' Ø. Lgd. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 9 Sm. Hvid, 7 m høj Fyrbaake. Den rød og sort vandret stribe Spidsstønde med Ballon 3 Kil NV. for det nye Fyr er inddraget.

1440. Forandring i Afmærkning. Bornø S.-Kyst. En sort Spidsstønde med Ballon er udlagt uden for Mundingen af Mendawei Rivier, 5 $\frac{1}{2}$ Sm. N. 18° Ø. fra Batoe Mandi. 3° 16' 30" S. Br. 113° 27' 25" Ø. Lgd. Den sorte Spidsstønde med Ballon i Sampt Baai er flyttet $\frac{3}{4}$ Sm. N. 52° Ø. hen, og ligger nu 7 $\frac{1}{2}$ Sm. S. 20° Ø. fra Baaken paa Sampt Rivier venstre Bred. 3° 6' 10" S. Br. 113° 5' 45" Ø. Lgd.

Grunden ved Tg. Bandaran tiltaget. En sort Spidsstønde med Ballon er udlagt uden for Mundingen af Pemboang Rivier 1 $\frac{1}{2}$ Sm S. 30° Ø. fra Tg. Stank Ø.-lige Yderende. 3° 28' 5" S. Br. 112° 35' 5" Ø. Lgd.

En sort Spidsstønde med Ballon er udlagt uden for Mundingen af Kota Varingin Rivier 3 $\frac{1}{2}$ Sm S. 43° V. fra Øen Soanama S.-Punt. 2° 56' 50" S. Br. 111° 22' 50" Ø. Lgd.

— Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 6./7. for Dunkerque. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 5./7. for Antwerpen. — Seine, Dampf, ank. Petersborg 3./7. — Texas, Muhldorff, ank. Wiborg 1./7. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 4./7. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. Algier 5./7. til Malaga. — Tyr, Thaning, afg. herfra 5./7. til Windau. — United States, Gotsche, ank. New York 5./7. — Vendsyssel, ank. Antwerpen 2./7. — Viking, Nellemann, ank. hertil 6./7. — Dagfin, afg. herfra 1./7. til Manchester. — Karin, ank. hertil 7./7. — Vadsø, ank. Stettin 30./6.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 2./7. til Dunkerque. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./7. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 1./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 30./6. til Petersborg. — Russ. Petersen, ank. Kærnowa 27./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Aarhus 5./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 5./7. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Aleksandria 1./7. til Batoum. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Hull 2./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6. til Kjøbenhavn. — Næwa, Dahl, afg. Blyth 30./6. til Archangel.

Vesterhavet. Nautik, Nielsen, ank. Königsberg 5./7. — Nordsoen, Gram, afg. Hudiksvall 5./7. til Skutskär. — Nexos, Basse, ank. Pillau 5./7. — Fylla, Christensen, ank. Micaube 5./7. — Hebe, Gregersen, ank. Sandø 5./7. — Inger, Br. Nielsen, ank. Brest 2./7. — Johanne, Thøgersen, afg. Marseille 2./7. til Aarhus. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Nyborg 2./7. — Laura, Schou, afg. Stockholm 5./7. til Huelva. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 4./7. for Limerick. — Napoli, Brinch, afg. Åbo 2./7. til Valencia. — Bodil, Uldall, pass. l'Ouessant 2./7. for Cadiz. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 3./7. for Petersborg. — Nerma, Mikkelsen, ank. Sörnäs 2./7. — Alfa, Lauritsen, ank. Riga 3./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./6. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 3./7. — Carl Heckscher, Starck, ank. Petersborg 24./6. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 24./6. — Normannia, Petersen, ank. Garston 5./7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 2./7. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 1./7. — Livonia, Jørgensen, afg. Sunderland 6./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Caibarien 3./7. — Patria, Larsen, ank. Sagua 30./6. — Gratia, Sørensen, ank. Bruges 6./7. — Astoria, Neergaard, afg. New York 28./6.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Wismar 4./7. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 2./7. — Caledonia, Hansen, ank. Shields 4./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Grangemouth 4./7. — Kotonnia, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Petersborg 2./7. — Granaria, Poulsen, ank. New Ports News 2./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Boness 25./6. — Estonia, Winckler, ank. Halifax 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Tuborg 4./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Ghent 5./7. — Secalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. S. John 20./6. — Boscia, Skovgaard, afg. Cardiff 28./6.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./7.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, pass. Galle 1./7. for Sabang. — Tranquebar, van Deurs, afg. Port Said 22./6. til Kjøbenhavn. — Siam, Cortsen, ank. Yokohama 3./7. — Cathay, Kruse, ank. Kjøbenhavn 29./6. — Chumpon, Hansen-Rau, ank. Kjøbenhavn 5./7. — Pangan, Knudsen, afg. Suez 5./7. til Colombo. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./7. til Suez. — Samui, Licht, ank. Bangkok 3./7. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Singapore 4./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 2./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 1./7. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 29./6. til St. Thomas.

Svendens & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 5./7. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 3./7. sydg. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kotka 4./7. — Peter Willemoes, Jensen, pass. Kjøbenhavn 4./7. nordg. — G. Koch, Møller, pass. Kjøbenhavn 5./7. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Svendborg 4./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Terneuzen 5./7. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kiel 1./7. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 6./7. nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Nykjøbing F. 4./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Wiborg 5./7. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Ghent 4./7. — Ajax, Brorsen, ank. Blyth 5./7.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Lødingen 3./7. til Cette. — Nelly, Clausen, ank. Luleå 3./7. — Fanny, Eriksen, afg. Nantes 5./7. til Bilbao. — Lilly, Nielsen, ank. Stockholm 6./7. — Alexy, Lorentzen, afg. St. Nazaire 30./6. til Halmstad. — Dagny, Sørensen, afg. Pasages 2./7. til Stettin. — Mary, Bang, afg. Odense 4./7. til Sundsvall.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Lorient 4./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Tynen 2./7. — Helene, Sørensen, pass. Brunsbüttel 6./7. — Sjælland, Dam, ank. Nykjøbing F.

3./7. — Agnete, Hansen, afg. Vejle 6./7. — Hermia, Sonnichsen, afg. Windau 6./7. — Alice, Schultz, ank. Tynen 4./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 5./7. til Lübeck. — London, Bom, ank. Petersborg 28./6. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 25./6. — Bryssel, Kaas, ank. Hungerburg 30./6.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 22./6. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 26./6. — Roma, v. Thuu, ank. Cardiff 4./7.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 3./7. — Vera, Thing, ank. Bergen 5./7. — Freja, Nielsen, ank. Lerwik 28./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Hartlepool 6./7. — Martha, Christensen, afg. Karlsborg 28./6. — Elva, Rathje, afg. Seaham 29./6. — Therese, Petersen, ank. Palermo 5./7. — Simone, Møller, afg. Karlsborg 29./6. — Jeanne, Løffler, afg. West Hartlepool 30./6. — Vera, Rissø, ank. Kemi 3./7. — Daisy, Lagesen, afg. Blyth 6./6. — Anine, Leth, ank. Tynen 30./6.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Tyne Dock 4./7. — Energi, Jensen, ank. Antwerpen 4./7.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 5./7. — Rimfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 5./7. for Ghent. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 5./7. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Ghent 5./7. til Burntisland.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, afg. Esbjerg 3./7. til Frederikshald. — Ætna, Petersen, ank. Thisted 2./7.

Rønne. Magnus, Hansen, ank. Kalmar 20./6. — Marie, Larsen, er afg. Rio Grande do Sul. — Amalie, ank. Stettin 23./6. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Aarhus 23./6. — Ane Cathrine, Jensen, ank. Borgholm 23./6. — Næstved, ank. Kjøbenhavn 23./6. — Leif, Nielsen, ank. Sæby 23./6. — Sigurd, Kofod, ank. Kalmar 27./6. — Freja, Bech, ank. Stockholm 27./6. — Laurentine, Emilie, Andersen, ank. Kallehave 27./6. — Hans Peter, Holm, ank. Kiel 27./6. — Prøven, Olsen, er ank. Kalmar. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 27./6. — Argus, Holm, ank. Kalmar 27./6. — Ansgar, Møller, ank. Walkom 27./6. — Atlas, Kyhn, ank. Porsgrund 29./6.

Svendborg. Guldborg, Rueløkke, ank. Langesund 30./6. — Olga, Rasmussen, ank. Raumo 30./6. — Fyn, Mouritzen, ank. Petersborg 29./6. — Mine, Jørgensen, ank. Hallsta 29./6. — Hans Emil, Carlsen, ank. Liverpool 30./6. — Nanna, Madsen, ank. Kjøbenhavn 30./6. — Roma, Jensen, ank. Odense 30./6. — Capella, Hansen, ank. Tuborg 1./7. — Jens, Eriksen, ank. Dagelykke 1./7. — Belona, Nielsen, ank. Aalborg 1./7. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Petersborg 1./7. — Urania, Robach, ank. Permote 1./7. — Maagen, Jensen, ank. Glasgow 1./7. — Delos, Andersen, ank. Faxe Ladeplads 1./7. — Neptunus, Nielsen, ank. Allinge 4./7. — Flora, Sørensen, ank. Frederikshavns Red 4./7. — Ragnhild, Andersen, ank. Bremen 3./7. — Psycke, Olsen, ank. Langesund 3./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Horten 4./7. — Union, Olsen, ank. Svaneke 5./7. — Emanuel, Jensen, ank. Rønne 1./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 4./7. — Noah, Jørgensen, ank. St. Valery sur Somme 5./7. — Kristian, Jørgensen, ank. Sundsvall 5./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Fowey 6./7. — Norden, Andreasen, ank. Sundsvall 5./7. — Fylla, Rasmussen, ank. Courselles 5./7. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Göteborg 1./7. — Vega, Rasmussen, ank. Petersborg 2./7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Flensborg 1./7. — Frejr, Brandt, ank. Umeå 2./7. — Lyø, Jensen, ank. Drøbak 30./7. — Litra, Hansen, ank. Odense 2./7.

Æra. Mariane, Andersen, ank. Stockholm 3./7. — Concordia, Albertsen, ank. West Wemyss 3./7. — Kiana, Christensen, ank. Drøbak 3./7. — Castor, Albertsen, ank. Kristiania 3./7. — Nauta, Starke, ank. North Sydney 1./7. — Eos, Christensen, ank. Littlehampton 4./7. — Lauritz, Folmer, ank. Moss 3./7. — Atlantic, Rasmussen, afg. Sundsvall 3./7. til Littlehampton. — Ami, Christensen, ank. West Wemyss 4./7. — Solon, Rasmussen, ank. Randers 4./7. — Lorenz, Levinsen, ank. Karrebækminde 3./7. — Debora, pass. Deal 30./6. — Freya, Nielsen, ank. Mariehamn 3./7. — Diana, Hansen, ank. Pool 5./7. — Mars, Stegmann, ank. Bridgeness 5./7. — Amalia, Andersen, ank. Gefle 4./7. — Norma, Christensen, afg. Rotterdam 1./7. til Gefle. — Th. Lohse, Boye, ank. Middelfart 5./7. — Ceres, Bager, ank. Kramfors 6./7. — Svip, Jensen, ank. Rønne 6./7. — Albertine, Madsen, ank. Stolpemünde 6./7. — Anne, Hansen, ank. Karlshamn 6./7. — Marie, Boye, ank. Aberdeen 6./7. — Ruth, Nielsen, er ank. Baint Harbor N. F.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 8. Juli 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.


T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
 Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Bogserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK. 

.. THE ..
ANTWERP

 **ENGINEERING CO. LTD.**
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,
 **DRY DOCK PROPRIETORS**
 ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
 Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
 Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken
 Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

 **Julius F. Schierbeck**
 Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Udkommen er 2. udvidede og omarbejdede Udgave af
Haandbog i praktisk Sømandsskab
 af Skibsfører J. Kusk Jensen.
 Udgivet med Indenrigsministeriets Understøttelse af
Dansk Sejlskibsrederi-Forening.
Pris: Uindbunden 5 Kr. Indbunden 6 Kr.

Aalborg Akvavitter.
A. Brøndum & Søn

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klasses Skræderi og Herreækvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

LUC. MULDER
 Schiffswerft
 Martenshoek gemte Hoogezand, Holland
 empfiehlt zich zum Neubau aller Arten Stählerne Schiffe als Schoner, Ewer-Galeassen Jachten, Schuten, Motor, Bøte-Tjalken, Leichter u. s. w.

Berg & Larsen
 forhen Martin Nisson
 Skibsproviantering
 Lager af Manilla- og Hamptougværk
Nyhavn 53.
 Telegr.-Adr.: Berglarsen. Telf. 20.

NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.
 Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24,²
Skibsbundfarver. Telf. 8946.
 Anticorrosive. — Antifonling.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.
Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.
 Telegram Adr.: „Vincohn“. **ALBERT B. COHN**, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn. Telefon 3283

„Dansk Søfartstidende“
 har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN	AVERTISSEMENTSPRIS.
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.	Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.	Anden Side — — — — — 25 —
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.	De øvrige Sider — — — — — 20 —
	Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
	10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
	Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.
 Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“
 TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 9. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Andragende fra Provinshandelsforeningernes Fællesudvalg om. at Lodsstationerne ved Hirtsholmene, Hals, Udbyhøj og Fredericia samt Fyrstationerne ved Kjels-Nor og Sprogø maa blive sat i Stand til at signalisere med forbi sejlede Skibe. Det besluttedes, i Overensstemmelse med det af Repræsentationen tidligere indlagte Standpunkt i denne Sag at anbefale den nævnte Foranstaltningens Gennemførelse for Sprogø Fyrstations Vedkommende.

2. Til Medlem af Udvalget for Skoleskibet for Skibskokke i Stedet for Overmaskinmester Magnus Nielsen, der er udtraadt af Repræsentationen valgtes Maskinmester Oscar Mortensen.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart, med hvilken fremsendes Indberetning til Udenrigsministeriet fra den kgl. Gesandt i London angaaende den Audens, Kammerherre Brun har haft hos Hendes Majestæt Dronning Alexandra, ved hvilken Lejlighed de danske Erhvervs Guldskjold til Kong Edvard VII's Kiste blev overrakt Hendes Majestæt.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Plan over en ny Havn i Montevideo, som dog først vil være færdig om c. 2 Aar.

Kjøbenhavn, d. 12. Juli 1910.

Vi har modtaget Aarsberetning for Kjøbenhavns Maskinistiskole for 1909. Skoleudvalget bestaar af Direktør E. Vöhtz, Formand, Maskinmester P. Halberg, Maskinarbejder Otto Smith, samt Skolens to Forstandere d'Hrr. A. Grathwohl og C. Nielsen. Undervisningen ledes foruden af de to Forstandere, af en Stab paa 32 Lærere. Skolens Formaal er at undervise til de af Stat og Kommune paa-budte Eksaminer og Prøver for Maskinister, Maskinpassere Kedelpassere og autoriserede Installatører af Electricitet samt til Oplagelsesprøven paa Orlogsværftets Ingeniørelevskole.

Til de ovennævnte Eksaminer og Prøver har Skolen i Aaret 1909 undervist:

I 1ste Periode (Jan.—April) . . .	455	Elever.
I 2den — (Maj—August) . . .	287	—
I 3die — (Septbr.—Decbr.) . . .	296	—

Voldgiftskendelse. D. F. D. S. har, efter hvad »Politiken« meddeler, ved Voldgiftskendelse faaet tilkendt et Beløb af 150,000 Kr. for Omkostningerne ved Bjergningen af Selskabets Damper »United States«, efter at den i Vinter var grundstødt paa »Gaasungerne« i Kristianiafjord. Det var forud bestemt, at Bjergesummen skulde fastsættes ved privat Voldgift, til hvilken der fra begge Sider, D. F. D. S. og et tysk Reassuranceselskab, udnævntes to Mand, medens fhv. Retsformand i Sø- og

Handelsretten Madvig skulde være Opmand. »United States« blev bjerget af Selskabets egen Damper »Bryderen«.

Skibssammenstød. Cherson, 9. Juli (Ritz. Bur.). Tidlig i Morges kolliderede en Damper, der kom fra Odessa, med Passagerdamperen »Lowky«, hvis Kedel ved Sammenstødet eksploderede. »Lowky« sank, og mange Mennesker druknede.

Truende Sømandsstrejke i England.

Efter at Udenrigsministeriets Opmærksomhed ved en i et herværende Dagblad fremkommen Nolits var blevet henvendt paa et i England verserende Rygte om en dér forestaaende Sømandsstrejke, paalagde det den kgl. Konsul i Newcastle o/T at indhente Oplysninger desangaaende.

Fra Konsulatet er derefter indgaaet nedenstaaende Indberetning af 24. Juni, som af Ministeriet er tilstillet *Dansk Søfartstidende*:

»Besvarende det høje Ministeriums Skrivelse af 20. ds. undlader jeg ikke at meddele, at der med regelmæssige Mellemrum gaar Rygter om Storstrejker af Matroser og Fyrbødere, som i Regelen ender i Røg. Mr. Havelock Wilson er netop kommet tilbage fra Amerika og har travlt med at organisere Tellejre i Nærheden af Cardiff, Liverpool, London, Southampton, Glasgow og South Shields, som eventuelt skulde give Husly for 40,000 Søfarende. Strejken tænktes — i Henhold til Wilson's Cirkulærer — iværksat ultimo Juli, medmindre »The Shipping Federation« indgaar paa Søfolkenes Forlangender; man har tænkt sig at holde den gaaende ved at appellere til offentlig Godgørenhed, støttet af Sportsopvisninger og Forarbejdelse af forskellige Artikler saasom Maatter, Portrætter etc.

Forlangenderne i hans Opraab angives at lyde paa:

1. A uniform scale of wages in all Ports and for all trades in the British Isles to save the expense of train fares for men when going from one port to another to look for higher wages.
2. A scale to prevent Trimmers or Firemen being called upon to work more than 2½ Tons of Coal in 24 hours in tropical climates and 3 tons in cold climates and a scale to prevent the overworking of ship's cooks.
3. Right of Union representative to be present to see fair play when seamen are being signed on.
4. Abolition of all Federation Officers, Shipping Officers only being in power to engage crews.
5. The abolition of all medical tests by the Federation before men sign on.

Skulde Redernes Svar paa denne Henvendelse, som indgives 16. Juli, være utilfredsstillende antydes Kjøbenhavn som Mødested for en Conference.

Imidlertid har Shipping Federation og dens forskellige Brancher Sagen under Overvejelse; her i Newcastle afholdes et Møde først i næste Uge, med hvis Resultat jeg skal gøre det høje Ministerium bekendt. Den udøvende Magt ligger dog i London, hvor General-Sekretæren Mr. Cuthbert Laws turde holde Generalkonsulatet à jour med Forholdenes Udvikling. Saa vidt mig bekendt er baade Danmark og Norge indtraadt i International Shipping Federation, der ogsaa ledes af Mr. Cuthbert Laws, og som i Danmark vistnok har en væsentlig Støtte i forhenværende Handelsminister Johan Hansen og hans Firma, C. K. Hansen, der antagelig vil være au fait med hele Sagen igennem International Shipping Federation.

Naar Hensyn tages til de nuværende ualmindelig slette Fragter, som saa godt som umuliggør at holde Ski-

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

bene gaaende uden Tab, synes Mr. Wilson ikke at have valgt et heldigt Tidspunkt; men paa den anden Side kan anføres, at der for Tiden angives at være nogen Knap-
hed paa Folk.«

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Tilsyn med Sejlskibe.

Sekretæren: Denne Sags Oprindelse ligger jo dygtig langt tilbage i Tiden. Foreningen var stadig mod, at man fik et saadant Tilsyn, men da der tilslut kom Oplysning om, at det var Meningen, at Tilsynet væsentlig kun skulde omfatte: Kompasser, Skibstlys, Baade, Redningsmidler, og i ikke klassede Jernskibe: Skibsskroget med Ror og Skodder, mente Foreningen, at den nok kunde gaa med til det. Der blev da nedsat denne Kommission, hvis Resultater vi alle kender. Jeg tror nok, at man er temmelig enig om, at Kommissionen er gaaet ikke saa lidt videre i Henseende til disse Redningsmidler, end man indenfor Foreningen havde forudsat. Forudsættin-
gen havde jo ogsaa hele Tiden været den, at et saadant Tilsyn skulde være uden Udgift for Skibene. Det blev det ikke, idet en vis Del af Udgifterne er lagt paa Rederen.

I Kommissionsbetænkningen siges der:

»Idet Tilsynet dog til Dels er fremkaldt, ikke som en Tvangsforanstaltning, der oprindelig er udgaaet fra Statsmagten, men ved de ovenfor ommeldte, navnlig af England rejste Krav, har man imidlertid ment det rigtigst ikke helt at fritage Sejlskibsrederne for Udgifterne ved Tilsynet, ihvorvel det kunde synes naturligt, at Udgifterne ved et Statstilsyn i det hele bæres af Staten paa samme Maade som f. Eks. Statens Fiskeri og Fabrikstilsyn.«

Selv om det nu kunde forudsættes, at noget af Udgiften burde lægges paa Skibene, fordi de saa var fri for Eftersyn o. s. v. i fremmede Lande, kan det Hensyn ikke komme i Betragtning i Henseende til de mindre Skibe, som ikke kommer til disse Lande. f. Eks. de mindre Sejlskibe i indskrænket Fart, som aldrig kommer til England. Som der staar i Aarsberetningen, nærer Bestyrelsen imidlertid det bedste Haab om, at de Udgifter, der ved Loven om Tilsyn med Sejlskibe er paalagt Sejlskibsfarten, kun er rent midlertidige og inden ret længe vil blive overtaget af Staten.

Det som har vakt størst Strid i denne Sag, er Spørgsmaalet om Anvendelsen af galvaniserede Jernluftkasser, og man er vel endnu i dette Øjeblik ikke tilfreds med den trufne Ordning, men det Spørgsmaal kommer vi jo ind paa under et andet Punkt paa Dagsordenen. Ministeriet tilstillede i sin Tid Fællesrepræsentationen et Ud-kast til sin Bekendtgørelse med Anmodning om en Ud-talelse derom. Det skulde gaa over Hals og Hoved og-saa den Gang, og der blev i Virkeligheden ikke Tid til at søge Bestyrelsens Mening om, hvem den kunde ønske indsat i det derom nedsatte Udvalg. Derved kom jeg som Foreningens Sekretær til at deltage i det Udvalgs Arbejde. I Aarsberetningen findes anført de Punkter, hvorunder Udvalget samlede sine Hovedanker mod det forelagte Forslag.

Det vigtigste, man opnaaede, er, at man vedvarende maa bruge spejlbyggede Redningsbaade at Størrelsen af de Skibe, der paabydes Arbejdsbaad, er sat op fra 150 til 200 Tons, og at Ruminholdet af denne er nedsat fra 3 til 2,5 Kubikmeter, men det opnaaedes ikke at faa Skibe under 100 Tons fritaget for at føre en Redningsbaad. Der er dog senere indført den Lempelse, at disse

Skibe betingelsesvis — man skal ansøge derom med Ved-læggelse af Dæksplan osv., før der kan gives Tilladelse dertil — kan slippe med at føre Redningsbaade med Op-driftsmidler, der svarer til kun 5 pCt. af Baadens Rum-indhold. I et senere Cirkulære til Synsmændene bestem-mes det, at disse 5 pCt. Opdriftsmidler kan anbringes udelukkende indeni Baaden. Endvidere gives der nær-mere Regler for Materialet til Luftkasser i Redningsbaade og for Anvendelsen af Kapok som Opdriftsmiddel i disse. Bestyrelsen vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, hvorledes Tilsynsloven vil komme til at virke i det prak-tiske Liv, og den forventer, at Medlemmerne vil meddele enten Foreningen eller deres Kredsstyrelser de Erfaringer, de maatte indhøste.

Jeg skal endnu kun gøre den Bemærkning, at paa Mødet i Thurø fik man, saa vidt jeg husker, den Opfal-telse, at i Norge maatte man ikke bruge spejlgattede Baade. Det er imidlertid kun tildels rigtigt, idet der kun er paabudt spidsgattede Baade i Skibe med over 10 Mands Besætning.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n, Marstal: Jeg vil tillade mig at henstille, om det skulde være nødvendigt at gennemgaa de enkelte Punkter i Aarsberetningen paa denne Maade; saa bliver vi nemlig aldrig færdige. Jeg synes, det er tilstrækkeligt at forespørge, om der er no-gen, der ønsker at udtale sig om det paagældende Punkt, idet vi kan gaa ud fra, at vi alle har læst Beretningen.

En lille Bemærkning kan jeg ikke tilbageholde. I Bemærkningerne til § 9 under de nylig nævnte Hoved-punkter, bruges der i Aarsberetningen det Udtryk: »østen-for den 58de Breddegrad i Østersøen«. Det er en for mig helt ny Maade at angive Beliggenhed paa. Det spiller jo ingen Rolle, men det lyder alligevel ejendommeligt.

Dirigenten: Jeg skal bemærke, at jeg finder det ogsaa rigtigst kun at gennemgaa Beretningen ganske kortelig. Naar man har et saadant Værk som denne Aarsberetning, kan man vistnok straks gaa over til Diskussionen.

Aarsberetningens næste Afsnit:

Jernbaneforbindelsen mellem Masnede og Falster

foranledigede ingen Udtalelse.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Navigationundervisningen.

Sekretæren: Der er ikke i ringeste Maade sket noget fra Foreningens Side angaaende den Sag i det for-løbne Aar.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Fuldmyndighedsalderen.

Sekretæren: Bestyrelsen har ment ikke at kunne tilraade at nedsætte Fuldmyndighedsalderen for alles Vedkommende til 21 Aars Alderen, og den har end-videre paa det bestemteste fraraadet, at Fuldmyndigheds-alderen for Erhvervelsen af Bevis som Skibsfører — her-under Sætte- og Fiskeskipper — nedsættes under 25 Aar, dog at de nugældende Bestemmelser for Myndighedsbe-villing bibeholdes.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Stempelafgift af Skibsdokumenter.

Dirigenten: I Beretningen staar der: »Efter Anmodning fra Fællesrepræsentationen har Foreningen, efter derom indhentede Oplysninger fra Kredsen, anbe-falet, at Sejlskibsfarten maa blive fritaget, enten helt el-ler delvis, for Stempelafgift for Skibsskøder, Byggekon-trakter og Rederikontrakter.« Det vilde jo være meget rart, hvis det kunde ske.

Aarsberetningens næste Afsnit:

Paamønstring af Bedstemænd udenfor indskrænket Fart

foranledigede ingen Udtalelse.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Omordning af Mæglerinstitutionen.

Dirigenten: I Beretningen meddeles, at »efter Anmodning fra Repræsentationen har Bestyrelsen udtalt, at den maa anse det som rigtigst, at Skibsmæglerne frigives, saaledes at enhver, der har aflagt den lovbefalede Prøve, faar Tilladelse til at drive Virksomhed som Skibsmægler, og at i hvert Fald Forretningerne ved Skibenes Ind- og Udklarering frigives. Ligeledes har Foreningen ment, at de nuværende Takster for Klarering er for høje, idet et dansk Skib ret ofte maa betale et højere Gebyr i Danmark end mange Steder i Udlandet, og at der ved en Omordning af Mæglerinstitutionen bør tages Sigte herpaa.

I Følge Fællesrepræsentationens Beretning for f. A. har Dansk Dampskibsrederi-Forening indtaget et modsat Standpunkt, idet den har anbefalet at bibeholde den nuværende Ordning. Dette Standpunkt fandt Flertal indenfor Repræsentationen.«

Aarsberetningens næste Afsnit:

Randers Fjords Lodseri

foranledigede ingen Udtalelse.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Lodsning under Bugsering.

Kanalfoged **Hansen**, Odense: Blandt de Byrder, som er paalagt Sejlskibsfarten, og som især er ureffærdige og trykkende for den mindre Skibsfart, er Lodsning under Bugsering. Jeg har tidligere udtalt mig om den Sag. Vi ser jo saa meget til det hjemme hos mig. Vi har ikke her nogen Repræsentant for Nakskov eller Randers. Folk, der kommer i disse Havne med lange Fjorde, kan tale med derom. Denne Lodsning under Bugsering er meget trykkende for de smaa Skibe især efter den interessante Fortolkning — kan jeg sige — som Overlods Sølling har givet med Hensyn til »Farvandskendskab«, hvorefter et Menneske, der har besejlet et Farvand i 20 Aar og kender det lige saa godt som Lodsens, ikke i alle Tilfælde er farvandskendt, men skal have Lods om Bord, naar han i 3 Aar ikke har været der. Det er en mærkelig Opfattelse. Saa snart et Skib er over 80 Tons, maa det ikke bugseres uden at have Lods om Bord. For et lille Skib, der maaske gaar med en ubetydelig Fragt, bliver det en uforholdsmæssig stor Udgift. Et saadant lille Skib for Udgaende fra Odense skal f. Eks. betale 12 Kr. i Lodspenge, 5 eller 6 Kr. i Hjemrejsepenge og 3 Kr. i Landsætningspenge. Jeg vil haabe, at det ikke trækker for længe ud, for den Sag kommer i en bedre Orden. Man kan se Skibe ligge mange Dage og vente, fordi det tynger saa haardt paa dem, at de skal betale disse Lodspenge, som dog ikke er særlig store, men som kan tynde stærkt alligevel og virker som en ureffærdig Beskatning af Skibsfarten.

Formanden: Vi kan utvivlsomt alle give Kanalfoged Hansen Ret i hans Udtalelser. Bestyrelsen vil gærne have sin Opmærksomhed henvendt paa det Spørgsmaal. Desværre synes det mange Gange, naar man kommer til de vedkommende Autoriteter, som om man ikke kan komme nogen Vegne med dem. Kan vi gøre noget, skal vi gærne gøre det, men det er vanskelige Sager at have med at gøre.

Kanalfoged **Hansen:** Blot nu ikke det Forslag, der omtales i Beretningen, faar en lignende Skæbne som det tidligere Forslag. Forslaget var meget godt, men da det kom op i Landstinget, til de Mennesker, der skulde tale vor, d. v. s. Skibsfartens Sag, blev det forandret, og saa har vi faaet denne kunstige Fortolkning, hvorefter en Fører ikke anses for »farvandskendt«, før han har benyttet Lods tre Gange, og naar han har været borte fra Farvandet i tre Aar, skal han begynde forfra med Lods.

Aarsberetningens næste Afsnit var:

Revision af Lodstaksterne for enkelte Lodseriers Vedkommende.

Kanalfoged **Hansen:** Jeg ser, at der i Aarsberetningen er nævnt forskellige Steder, hvor der er Lodstvang. Der er ogsaa Lodstvang i Odense Kanal. Straks da den ny Lov om Taksterne kom i 1903, var de meget høje for Odense Kanal, men da vi klagede svært fra Odense, stillede Admiralen, som havde lavet dem, sig meget velvilligt, og vi fik dem sat ned. Saa snart et Skib er over 80 Tons, er det lodspligtigt. Jeg mener, at Grænsen burde være højere oppe. Saaledes som Forholdene nu er paa Kanalen, kan smaa Skibe meget godt sejle der uden Lods. Større Skibe vil af sig selv tage Lods. Efter min Mening burde Grænsen være ved 120 eller 150 Tons, men det er jo ikke saadan at faa det forandret.

Dirigenten. Bestyrelsen vil formentlig have sin Opmærksomhed henvendt paa den Sag. (**Formanden:** Ja!).

Afsnittene

Lodstvangen ved Korsør Havn, og Vagere i Smaalandsfarvandet og Forandring af Lohals- og Franke Klint Fyr.

foranledigede ingen Udtalelse.

Det næste Afsnit var:

Belysning af Farvandet Syd for Fyn.

Translatør **Rasmussen:** Angaaende Belysningen af Farvandet Syd for Fyn henvendte Afdelingen for mindre Skibe sig gennem Hovedforeningen til Marineministeriet. Herpaa fik den det Svar, at Belysningen af selve Indsejlingen til Svendborg Sund maatte henhøre under Svendborg Kommune. Skønt vi i Grunden mente Farvandet længere Vest paa til Avernakø og hele Farvandet Syd for Fyn, havde vi bl. a. i Skrivelsen brugt Udtrykket »den vestlige Indsejling til Svendborg Sund«. I det Par Ord hængte Marineministeriet sig, uagtet Skrivelsen ikke kunde misforstaas, og benyttede det som Paaskud til at skyde Sagen fra sig og henvise os til Svendborg Kommune. Vi har saa henvendt os til Svendborg Byraad, og hos det beror Sagen nu. Hvis Kommunen gaar ind paa at belyse selve den vestlige Indsejling til Sundet, er det vor Hensigt at gaa til Marineministeriet og søge det, om det vil sørge for den videre Oplysning længere Vest paa. Jeg tror, at Sagen saa vil gaa i Orden.

A. Jensen, Svendborg: Jeg kan oplyse, at det i Svendborg Byraad er vedtaget, at saafremt Ministeriet vil oplyse Farvandet ude Vest for Sundet, vil Svendborg Byraad bevilge det nødvendige Beløb til at belyse selve den vestlige Indsejling til Svendborg Sund.

Afsnittene

Fjernelsen af Kobbergrundens Fyrskib, og Fakse Havn

foranledigede ingen Udtalelse.

Det næste Afsnit var:

Billige Laan til Sejlskibsredere.

Formanden: Denne Sag blev jo behandlet paa Generalforsamlingen i Afdelingen for mindre Skibe i Rønne i Januar d. A. Der blev den Gang udtalt, at naar Synsmændene efter Tilsynslovens Ikrafttræden kom om Bord og skulde efterse Skibene, kunde der tænkes Tilfælde, hvor vedkommende Skib ikke kunde komme i Fart igen, fordi Rederen manglede Midler til at erstatte eventuelt kasserede Dele med andre. Det kunde tænkes, hvis f. Eks. Synsmændene kasserede en Mast eller et Sejl eller andre Ting, som kunde løbe op til nogle Hundrede Kroner. Der fremkom derfor paa Generalforsamlingen det Ønske, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening skulde henvende sig til Fællesrepræsentationen og Ministeriet for at opnaa, at Sejlskibsredere, som saaledes kom i Forlegenhed, kunde faa et billigt Hjælpelaan. Foreningens Medlemmer i Fæl-

lesrepræsentationen har stillet sig meget velvilligt overfor Sagen, og det samme gjorde selve Fællesrepræsentationen paa en Maade. At opnaa Laan til at faa et gammelt Skib gjort nyt, kunde der jo ikke være Tale om. Derfor kunde Fællesrepræsentationen, idet den anbefalede Andragendet til Ministeriet kun anbefale, at der betingelsesvis ydedes Støtte, nemlig til Afhjælpning af de værste Mangler, naar en Mand var kommen i Knibe paa Grund af Tilsynet. Anbefalingen er altsaa begrænset, men Andragendet er indsendt, og vi haaber, at der maa blive taget lidt Hensyn til det.

Afsnittet

Konsulater

foranledigede ingen Udtalelse.

Det næste Afsnit var:

Medlemsbladet.

Navigationslærer Christensen, Marstal: Jeg ønsker kun at fremkomme med en lille Redegørelse i Tilknøytning til Afsnittet »Medlemsbladet«.

I Bestyrelsen for Aktieselskabet »Dansk Søfartstidende« har dette Spørgsmaal været behandlet særlig i Anledning af Skrivelser fra Afdelingen for mindre Skibe om at knytte Bladet nærmere til Afdelingen eller Foreningen i det hele taget eller om at opsiges Bladet. Det resulterede i, at der blev nedsat et Udvalg indenfor Bestyrelsen, som skulde forhandle videre. Forhandlingerne førte til, at Dansk Søfartstidende stillede sig meget velvilligt overfor det Andragende, der var kommet, idet man dog fastholdt, at Ordningen maatte være uden Udgift for Bladet. Hvorvidt det nu er kommet med disse Forhandlinger, véd jeg ikke.

Formanden: Spørgsmaalet skal blive besvaret, idet Hr. Translatør Rasmussen vil komme tilbage til det under det tilsvarende Punkt paa Dagsordenen.

Forinden Forhandlingen om Aarsberetningen sluttede, bemærkede

Formanden: Det ligger nær ved en Lejlighed som denne at se tilbage paa det forløbne Aar. Saa vidt jeg husker, var der paa sidste Generalforsamling almindelig Tilfredshed med, at vi havde faaet et Søfartsministerium. Naar vi ser tilbage paa Aaret og skal udtale vor Hjærtens Mening om, hvad dette Søfartsministerium har uddrettet, kunde der maaske være delte Meninger derom. Der er mange som vilde sige: Vi har faaet mange Byrder og meget faa Goder. Er det Meningen, at Søfartsministeriet vil fremture paa samme Maade med stadigvæk at paalægge os disse smaa Byrder, er jeg bange for, at vi i Tidens Løb ikke vil blive saa glade ved Ministeriet, som vi havde tænkt os at ville blive. Men vi maa haabe, at man med det, man har paalagt os i den forløbne Tid af Aaret, maa være kommen til Bunds med det, man har ment det nødvendigt at paalægge os, saa at vi for Resten maa slippe for flere Byrder og siden komme til at have lidt Fordel af det Ministerium. Jeg vil ikke komme nærmere ind paa denne Sag. Det kan have sine Vanskeligheder her at staa og tale om, hvad Ministeriet har gjort eller ikke gjort. Men jeg tror, at idet vi slutter Beretningen for dette Aar, kunde vi være enige om at haabe, at der, naar vi næste Aar tager fat paa Beretningen, vil være en hel Del Ting, som Søfartsministeriet har gjort for os, og som vi kunde takke det for.

(Fortsættes).

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østasien, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring siden sidste Indberetning, og den fremkomne Tonnage placeres uden Besvær eller Op-

hold, omend efter nogen Kamp med Befragterne om Fragraten, dog avanceres der i de fleste Tilfælde fremad i Bedring.

Bottenhavene har tilstrækkelig med Laster til England, særlig for Stav til Themsen, medens der kun er faa disponible Laster til Frankrig. Syd- og Vestsverig samt Østnorge har adskillige Trælaster og sidsnævnte Land flere Islaster særlig for noget større Sejlere. Tyskland og Rusland er derimod vedvarende mal; Danmark har atter nogle flere Ladninger til Østersøhavne. For Retur Vest fra tilbydes atter nogle flere Kul- og Foderstoffer med et lille Tillæg i Fragraterne for mindre Partier.

Rederne forcerer ikke med Afslutninger forud, hvad der er at betragte som rigtigt og tør anbefales.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet stadig uforandret og gennemgaaende ret flot for Tysklands Vedkommende; derimod har Danmark jævnlig fra Provinserne Hvedelaster i Markedet til Sverig, ligesom Kjøbenhavn, hvor der kun er meget faa fragtsøgende Skibe, har lidt mere at lade paa, bl. a. sluttedes for Oljekager til Svanke 14 Øre, Karlshamn 2½ Kr. samt for Majs til Hertugdømmerne 10 Øre. Norge og Sverig staa ligeledes ved det samme, dog noteres nogle flere Trælaster fra Sydsvrig, saaledes Kalmar/Stralsund Flensborgfjord, Aabenraa 10 Pf. pr. Kbfd.

Havarier og Forlis.

En Dampner er strandet paa Anholt d. 8. ds. Svitzers assisterer.

Efter senere Meddelelse er Dampneren d. 9. ds. kommen flot ved egen Hjaelp.

Nybygninger, Køb og Salg.

Grosserer J. Willemoes i Esbjerg har i disse Dage gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson købt den i Harburg hjemmehørende Dampner »Irmgard Linnemann« for en Købesum af c. 160,000 Mark. »Irmgard Linnemann«, der er bygget i Tønning i Slutningen af 1908 for en Byggesum af c. 240,000 Mark, er 605/289 Register Tons og laster 820 Tons Dødvægt paa 12 1/2' Dybtgaaende.

Baaden er bundbesigtiget, og Overtagelsen finder Sted i Harburg i Lobet af 14 Dage.

Auktion over Dampskib.

Tirsdag den 19. Juli Kl. 2,30 afholdes paa Københavns Børs (under Rampen) Auktion over Skruedampneren »Mathilde« 180/95 Register, 220 dw., bygget 1871, ombygget 1889, ny Kedel 1901, flere store Reparationer. I god Stand.

Nærmere Oplysning ved Henvendelse til

Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau

ved Charles Hvilson

Havnegade 21, Kjøbenhavn

Telegr. Adr.: »Hvilson«. — Telefon 4705.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. A. d. Andersen, Schubert, pass. Brunshüttel 8./7. for London. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 5./7. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 10./7. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 10./7. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Havre 9./7. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Algier 8./7. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 7./7. — Arno, Strubberg, ank. Leghorn 10./7. — Aurora, Fischer, ank. Antwerpen 7./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 9./7. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 9./7. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Gudvang 10./7. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Riga 10./7. til Petersborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 10./7. — Dagmar, Bogvad, afg. Petersborg 8./7. til Rälso. Douro, Søberg, afg. Sevilla 9./7. til Lissabon. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 10./7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, afg. London 9./7. hertil. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 6./7. for Bordeaux. — Georgius I, Sørensen, ank. Libau 8./7. — Hellig Olav, ank. hertil 7./7. — Hengest, Munk, ank. hertil 11./7. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 11./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Svanea 8./7. til Marseille. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 8./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./7. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 25./6. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 11./7. — Kursk, Gommesen, afg. Rochelle 8./7. til Havre. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 9./7. til Hull. — Loire, Craignon, ank. hertil 10./7. — Louise, Larsen, ank. Riga 11./7. — Louisiana, Ørsted, ank. Manchester 4./7. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Pera 8./7. til Salonica. — Moskov, Jon Jousen, pass. Holtenau 10./7. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Antwerpen 7./7. — Nordjylland, Jacobaas, ank. Petersborg 30./6. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 7./7. — Omsk, Harder, ank. Hull 7./7. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 2./7. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 8./7. til Norfolk. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 9./7. for London. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 9./7. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 7./7. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 3./7. — Texas, Mühl-dorff, afg. Wiborg 9./7. hertil. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 10./7. sydpaa. — Tiber, Bech, afg. Malaga 8./7. — Tyr, Tianing, ank. hertil 10./7. — United States, Gotsche, afg. New York 9./7. til Kristiansand. — Vendsyssel, pass. Brunshüttel 11./7. for Reval. — Viking, Meyer, ank. Stettin 10./7. — Dagfin, afg. Manchester 10./7. til Liverpool. — Karin, ank. Stettin 9./7. — Vadsø, ank. hertil 10./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 2./7. til Dunkerque. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 9./7. til Petersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Dunkerque 1./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 8./7. — Russ, Petersen, ank. Kernowo 27./6. — Wladimir Savin, Carstensen, ank. Randers 9./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 5./7. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Aleksandria 1./7. til Batoum. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 7./7. til Kronstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, afg. Blyth 30./6. til Archangel.

Det Østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, pass. Galle 1./7. for Sabang. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 7./7. — Siam, Cortsen, ank. Kobe 8./7. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Nørre Sandby 9./7. til Middelbro. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 10./7. for Colombo. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./7. til Port Said. — Samui, Licht, ank. Bangkok 7./7. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Singapore 4./7. — Cathay, Frederiksen, afg. Nørre Sandby 10./7. til Kemi.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 2./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 29./6. til St. Thomas.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Huerva 29./6. — Nautik, N. Nielsen, afg. Königsberg 7./7. til Wartsala. — Nordsoen, Gramm, afg. Kalloré 8./7. til Barcelona. — Nexos, Basse, afg. Pilau 9./7. til Trångsund. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 7./7. for Kotka. — Fylla, Christensen, ank. Alicante 5./7. — Gerda, Iversen, afg. Rotterdam 8./7. til Blyth. — Hebe, Gregersen, afg. Sandö 7./7. til Palma. — Inger, B. Nielsen, afg. Brest 8./7. til Methil. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 7./7. for Aarhus. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Stettin 7./7. — Laura, Pedersen, pass. Helsingør 8./7. for Huerva. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 4./7. for Limerick. — Napoli, Brinch, pass. Helsingør 6./7. for Valencia. — Bodil, Uldall, ank. Cadiz 7./7. — Dagmar, Mathiasen, ank. Petersborg 7./7. — Norma, Mikkelsen, afg. Sörnäs 7./7. til St. Brioux. — Alfa, Lauritsen, afg. Riga 8./7. til Krivusaari.

Torm. Sara, Jensen, afg. Tynen 8./7. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 9./7. — Sjælland, Dam, afg. Nykjøbing F. 9./7. — Agnete, Hansen, ank. Windau 9./7. — Hermia, Sonnichsen, afg. Windau 6./7. — Alice, Schultz, afg. Tynen 6./7.

Thura. H. A. Hansen er afg. Lorient 9./7. til Bristol.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 5./7. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Ghent 8./7. — Skinfaxe, Vi-landt, ank. Ghent 5./7. — Gulfaxe, Petersen, afg. Burntisland 9./7. til Aarhus.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 9./7. — London, Bom, afg. Petersborg 7./7. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 6./7. til Jacobstad. — Bryssel, Larsen, afg. Hungerburg 7./7. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Archangel 22./6. — Wien, Boeck Hansen, afg. Kjøbenhavn 10./7. til Petersborg. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./7. til Kronstadt.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./6. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 6./7. — Carl Hecksher, Starek, afg. Petersborg 6./7. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 24./6. — Normannia, Pedersen, ank. Garston 5./7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 2./7. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 1./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Dunston 6./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. New York 8./7. — Patria, Larsen, ank. Sagua 30./6. — Gratia, Sørensen, ank. Bruges 6./7. — Astoria, Neergaard, ank. Colon 8./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Wismar 4./7. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 2./7. — Caledonia, Hansen, ank. Burntisland 7./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Grangemouth 6./7. — Kotonia, Rasmussen, ank. Petersborg 29./6.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Petersborg 9./7. — Granaria, Poulsen, afg. Newport News 7./7. — Carbonia, Mathiasen, afg. Boness 6./7. — Estonia, Winckler, ank. Halifax 25./6.

Dan. Fionia, Hansen, er afg. Tuborg. — Selandia, Troensegaard, afg. Ghent 5./7. — Secalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, ank. Fleetwood 6./7. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 8./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 4./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Martha, Christensen, ank. Rouen 7./7. — Elna, Rathje, ank. Cotte 10./7. — Therese, Pedersen, ank. Palermo 5./7. — Simone, Møller, ank. Rouen 7./7. — Jeanne, Løffer, afg. Hartlepool 30./6. — Vera, Riso, ank. Kemi 3./7. — Daicy, Lagesen, ank. Rostock 10./7. — Anine, Leth, afg. Dunston 7./7.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Stockholm 5./7. — E. M. Dalgas, pass. Kjøbenhavn 10./7. for nord. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Petersborg 6./7. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kotka 4./7. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Ghent 8./7. — G. Koek, Møller, ank. Terneuzen 9./7. — Hans Tausen, afg. Petersborg 6./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Svendborg 9./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Terneuzen 5./7. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Kiel 8./7. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Petersborg 2./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Himango 8./7. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Wiborg 8./7. — F. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Ghent 10./7. — Ajax, Brorsen, afg. Blyth 6./7.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Lovisa 8./7. — Erindring, Nielsen, ank. Tyne Dock 8./7.

Sejlskibe.

Fans-Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Gibraltar 2./7.

Æra. Albertha, Kromann, ank. Saundersfort 7./7. — Alf, Folmer, ank. Sundsvall 7./7. — Pampa, Svendsen, ank. Holtenau 6./7. — Fuglen, Schmidt, ank. Göteborg 7./7. — Ino, Weber, ank. Par 8./7. — Marie, Østermann, ank. Greifswald 8./7. — Mette, Andersen, ank. Grangemouth 8./7. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 8./7. — Arietis, Andersen, ank. Frostkåge 7./7. — Norma, Christensen, ank. Göteborg 8./7. — Caroline Koek, Rasmussen, pass. Cuxhaven 6./7. for Maracaibo. — Emilie, Friis, ank. Bridgewater 8./7. — Hamlet, Rasmussen, ank. St. Johns 8./7. — Abba, Petersen, ank. Risør 9./7. — Dana, Pedersen, ank. Brunshüttel 8./7. — Hermod, Dreimann, pass. Helsingør 8./7. for Carmarthen. — Salvador, pass. Beachy Head 7./7. vestg.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 12. Juli 1910. — Truende Sømandsstrejke i England. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St. Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansens“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Trafæes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIRING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Det næste Punkt paa Dagsordenen var:

Valg af fire Medlemmer til Bestyrelsen i Stedet for de efter Tur fratrædende: Skibsrederne J. Ph. Jørgensen, C. P. Lund, Alfred Nielsen og N. J. Ohlsen.

Dirigenten: Der er fremkommet Meddelelse fra Havnefoged A. P. Rasmussen om, at han paa Grund af Sygdom beder sig fritaget for Hvervet som Bestyrelsesmedlem. Der bliver allsaa at vælge et Medlem foruden de fire efter Tur fratrædende.

F o r m a n d e n: Vi vilde gerne høre, hvad Generalforsamlingen mener med Hensyn til Valget af det ny Bestyrelsesmedlem. De fire nu fratrædende er villige til at modtage Genvalg, saafremt det ønskes.

Skibsreder N. J. Ohlsen, Marstal: Det var min Hensigt at fratræde Bestyrelsen, men mine Kolleger i Bestyrelsen har bedt mig om at lade mig genvælge, og jeg vilde være tilbøjelig til det, hvis Generalforsamlingen ønsker det; dog er det paa Betingelse af at være fritaget for at møde i Fællesrepræsentationen, da min Tid ikke tillader mig at være til Stede i København paa bestemte Dage hver Maaned. Det har været drøftet i Bestyrelsen, at Sekretæren saa kunde afløse mig i Fællesrepræsentationen, og jeg vilde anse det for en absolut Fordel for Foreningen, at Sekretæren saaledes kom mere i Kontakt med Fællesrepræsentationen. Navnlige efter at Kontoret er flyttet til Svendborg, har Sekretæren ikke den Lejlighed til at høre og se, hvad der foregaar, som tidligere. Paa den Betingelse har jeg sagt, at jeg vilde ikke være uvillig, hvis Generalforsamlingen ønsker det.

Kanalvoged H a n s e n: Jeg vil gerne tillade mig at foreslaa, at de fire Herrer, som har arbejdet saa godt sammen i det forløbne Aar, genvælges til Medlemmer af Bestyrelsen.

De fire Medlemmer genvælgtes enstemmig.

F o r m a n d e n: Vi i Bestyrelsen er enig om meget at beklage, at Havnefoged Rasmussen ikke længere vil modtage Valg. Han er et Menneske, vi indenfor Bestyrelsen satte Pris paa, han var behagelig at have med at gøre, en omgængelig Mand og godt inde i Sagerne. Men hans Helbred er saaledes, at han synes, at han ikke godt kan fortsætte længere. Han nævner i sin Skrivelse, at hvis man ønsker en Repræsentant fra hans Del af Landet — hvilket nok vilde være heldigt — vil han anbefale at vælge Hr. Skibsmægler Knakkegaard.

Skibsmægler K n a k k e g a a r d valgtes enstemmig.

Dirigenten: Da dette Valg er et Suppleringsvalg, gælder Mandatet kun til næste Aarsgeneralforsamling.

Valg af to Revisorer for Aaret 1910.

Revisorerne, d'Hrr. Skibsreder P. N. Harbyc Fano, og Skibsmægler S o p h u s H a n s e n, Thuro, genvalgtes enstemmig.

Vedtægelse af Stedet for næste ordinære Generalforsamlings Afholdelse.

F o r m a n d e n: Bestyrelsen plejer jo at fremkomme med Forslag om Stedet for Generalforsamlingen. Vi har ogsaa drøftet Sagen i Bestyrelsesmødet i Gaar og har ment, at et Sted, hvor det vilde være bekvemt at komme sammen, var Odense. Derfor foreslaar Bestyrelsen at vælge Odense til Stedet for Generalforsamlingen næste Aar. Skulde nogen af de andre Herrer have Ønsker i anden Retning, beder vi Dem fremkomme dermed. Vi foreslaar kun Odense, fordi vi mener, at det er praktisk og bekvæmest for Medlemmerne.

Kanalvoged H a n s e n, Odense: Jeg vilde naturligvis betragte det som en meget stor Ære, om Generalforsam-

lingen næste Aar blev afholdt i Odense. Jeg beklager, at der i Odense er saa lidt Interesse for Søfart. Jeg véd godt, at hvor vi ellers kommer sammen i Danmark, er der Interesse for Søen, men i Odense er Søneringen gaaet tilbage, saa der er næsten ingen Interesse for Søfartens Anliggender. Til Trods derfor skal d'Hrr. være velkommen.

Dirigenten: Da Generalforsamlingen skal afholdes paa Landjorden, er det jo meget vel muligt, at Odense alligevel kunde være det rette Sted.

Bestyrelsens Forslag om at afholde Aarsgeneralforsamlingen 1911 i Odense vedtoges enstemmig.

Medlemsbladet.

Translatør R a s m u s s e n, Svendborg: Det er jo et kildent Spørgsmaal at begynde at tale om; men naar jeg er færdig, er jeg overbevist om, at alle de tilstedeværende vil give mig Ret i de Synspunkter, jeg fremsætter. Jeg glæder mig ved at faa Lejlighed til her at tale om denne Sag, fordi jeg har den Følelse, at der hos adskillige indenfor Foreningen hersker i alt Fald nogen Misforstaaelse angaaende det Punkt. Jeg husker, at ved det aller første Møde, jeg overværede i Foreningen — det var i Afdelingen for mindre Skibe — fremkom der utilfredse Udtalelser om Medlemsbladet, og jeg har siden ikke været til et Møde i Foreningen, hvor der ikke er fremkommet den Slags Udtalelser om Medlemsbladet. Nu skulde man her efter tro, at det var de mindre Skibsføreres og min Mening, at vi vilde Søfartstidende til Livs, tage Livet af den. Det er det første, jeg er glad for at kunne sige, at det er ikke Meningen. Det er ikke min Mening, for det vilde være højst beklageligt, hvis der ikke i Danmark skulde kunne trives et Søfartsblad; og jeg betragter det som *Dansk Søfartstidende* nærmeste Opgave at være Søfartsblad for hele Landet. Og hvis det efterhaanden kunde udvikle sig saadan, at *Dansk Søfartstidende* blev officielt Søfartsblad for hele Danmark, vilde den Kritik, som har været fremme i Afdelingen for mindre Skibe og i de senere Aar ogsaa i Hovedforeningen, sikkert falde bort. Thi det, som har affødt Misfornøjelsen, er den uholdbare Stilling, Bladet har. Bladet er nemlig et Søfartsblad i almindelig Forstand og et saadant maa vi have, og der kan Bladet have en stor og vigtig Mission. Men desuden er Bladet Medlemsblad for *Dansk Sejlskibsrederi-Forening*, og deraf kommer hele Misøren. Thi det kan ikke være de to Ting samtidig. Det, vi indenfor Afdelingen eller i alt Fald jeg nærmest har tænkt mig, var, at kunde man arbejde hen til, at *Dansk Søfartstidende* blev officielt Søfartsorgan for hele Danmark, for Dampskibe, Sejlskibe, Skibsførerforening o. s. v., vilde det gaa en bedre Fremtid i Møde. Ved Siden deraf maa hver enkelt Gren af Søfarten have sit eget Organ. Det forekommer mig ganske indlysende, at en Stand maa have et specielt Organ, som kan samle Medlemmerne: det har alle Foreninger. Noget af det første, man gør, naar man begynder at organisere sig, er at skaffe sig et Organ. Nu er der stadig blevet hævdet imod mig, at *Dansk Søfartstidende* er Foreningens Medlemsblad. Jeg talte i Gaar med et af de ældste Medlemmer indenfor Foreningen, en Mand, som har beskæftiget sig længe med Foreningens Sager, og han sagde: Det er det ulykkelige, at Bladet ikke er Medlemsblad, men det er et Blad, Foreningen holder. Ja, det er rigtigt, men det bliver kaldt Medlemsblad, og det misforstaas vel navnlig indenfor den mindre Afdeling og af Befolkningen. Det er saare let at forstaa, at de større Sejlskibsredere, der er samlede saa godt som udelukkende i Svendborg og Marstal, og som derfor kan komme sam-

men hver Dag og personlig drøfte deres fælles Anliggender og let kan faa Meddelelse om, hvad der sker, ikke trænger i den Grad til et særligt Foreningsblad som Medlemmerne i den mindre Afdeling, der baade er Rederiforening og Skibsførerforening; alle Medlemmerne i den mindre Afdeling sejler jo, det er ikke Tilfældet med de større Sejlskibsredere. Derfor tror jeg, at de Herrer vil forstaa, at især jeg, som Sekretær i den mindre Afdeling, har følt Savnet af et saadant Medlemsblad. Alt, hvad der sker i Aarets Løb, er vi for en stor Del udelukket fra at kunne meddele Medlemmerne. En hel Del af dem sejler rundt omkring og faar kun en enkelt Gang om Aaret at vide, hvad der sker, f. Eks. ved en Gang om Aaret at læse Referatet fra en Generalforsamling. Man kan ikke i *Dansk Søfartstidende* skrive paa den Maade, man har Lyst til, til Foreningens Medlemmer. Jeg kan det i hvert Fald ikke, og jeg føler mig overbevist om, at Foreningens Medlemmer heller ikke holder af at skrive paa den Maade, som de vilde gøre i deres eget Blad. Det, vi mangler, er et Blad, som kunde være for det første Bindeled mellem Medlemmerne, og som kunde vække mere Standsfølelse og mere Samdrægtighed; og dernæst mangler vi et Meddelelsesmiddel fra Bestyrelsen til de enkelte Medlemmer. Det Blad, jeg tænker paa, skulde være saadan, at naar Medlemmerne tog det i Haanden, havde de Følelsen af, at det var deres eget Blad; naar de fukker det op, ved de, at der er noget, som henvender sig direkte til dem, og intet, som ikke gør det. Jeg ved nok, som jeg begyndte med at sige, at dette er bleven opfattet som et Attentat mod *Dansk Søfartstidende*; men lad mig gentage, at det er det ikke. Jeg kunde tænke mig Sagen ordnet saadan, at vi kunde blive ved at beholde *Dansk Søfartstidende* som et fælles Skibsfarts-Organ for alle, men saa skulde alle bidrage dertil, Assuranceforeningerne, eventuelt ogsaa Ministeriet for Handel og Søfart, hvis det kunde bruge Bladet som officielt Organ for sine Meddelelser, og at vi ved Siden deraf havde et Medlemsblad som vort eget Blad. Hvis det ikke lykkes at blive enig med Hovedforeningen, vil der til Vinter komme et saadant Medlemsblad for Afdelingen for mindre Skibe. Jeg har ikke Mandat dertil, men det vil komme alligevel. Bevilges der ikke Midlerne dertil, vil jeg selv udgive det. Jeg kan ikke arbejde som hidtil, uden at kunne komme i Rapport til Medlemmerne i Foreningen. Det er et saa utilfredsstillende Arbejde, at det ikke kan gaa i Længden. Jeg ved, at der ogsaa blandt Medlemmerne er Utilfredshed. Jeg ser ikke bedre, end at vi maa have noget i den Retning. Sagen blev som bekendt behandlet paa Generalforsamlingen i Rønne, og for at undgaa Splid eller endog Brud blev det vedtaget, at vi skulde henvende os til Hovedforeningen og søge at faa den til sammen med os at udgive et saadant Blad. Den Gang tror jeg nok, der var tænkt paa at gaa væk fra *Dansk Søfartstidende* og blot holde vort eget Blad. Imidlertid vilde det vel nok blive for stor en Opgave, men hvis Hovedforeningen kunde gaa med til at udgive et 14 Dages Blad eller et Maanedsbld i Fællesskab med os, vilde det være det bedste. Efter hvad jeg har hørt, er der ikke megen Udsigt til, at Hovedforeningen vil det. Men for at vise vor gode Vilje til at undgaa ethvert som helst Brud vil vi blive ved at staa i samme Forhold som hidtil til Hovedforeningen og *Dansk Søfartstidende*. Men et Blad maa vi have i Vintermaanederne. Hvad det senere udvikler sig til, kan man ikke vide. Jeg tror, at de Herrer vil give mig Ret i, at det er ganske nødvendigt for vor Afdeling med sine 500 Medlemmer spredt over hele Landet. Det kan ikke nytte at rejse rundt og holde Møder. Der kommer maaske 1—2—3 Mand til hvert. Der bor ét Medlem eller lignende paa hver Kvadratmil. Hvorledes skal man kunne komme i Rapport til disse Medlemmer, naar man ikke har et Blad dertil?

Formanden: Jeg kan ikke ganske tiltræde Hr. Rasmussens Udtalelse, at der har hersket Utilfredshed indenfor Hovedforeningen med Hensyn til *Dansk Søfarts-*

tidende. Det kan ikke saadan fastslaaes, at der har været særlig Utilfredshed. Indenfor Foreningen var der mange, som mente, at hvis man samtidig med at beholde *Dansk Søfartstidende* kunde faa en Side eller to i dette Blad overladt til Foreningsblad, kunde den Tanke have sin Berettigelse. Jeg tror ogsaa, det vilde blive mødt med Velvilje saavel i den mindre Afdeling som i Hovedforeningen. Naar Hr. Rasmussen siger, at Udgivelsen af et Medlemsblad som det af ham paatænkte ikke vilde skade *Dansk Søfartstidende*, kan jeg ikke være enig med ham heri. Det kan ikke være anderledes, end at det vilde skade. Jeg kender flere mindre Skibsførere rundt omkring, der rent ud har sagt: Vi finder ikke noget, som har rigtig Interesse for os, i det Søfartsblad, som vi har, og fra det Øjeblik, vi faar et andet Blad, et Fagforeningsblad, om man vil, vil vi sige *Dansk Søfartstidende* op. Derfor, hvordan vi end vender og drejer Spørgsmaalet, vil, hvis et saadant Blad begynder at arbejde sig frem, en hel Del Abonnenter, særlig blandt de mindre Skibsførere, falde fra. Men der er jo en Maade at ordne Sagen paa, og som jeg har rettet Henvendelse om, og hvorved *Dansk Søfartstidende* kunde blive et saadant Blad, som Hr. Rasmussen har tænkt sig og har udviklet. Det har maaske paa mange Maader sine Vanskeligheder, men helt opgivet er Sagen ikke endnu. Det kunde være, man kunde faa det ordnet, og at man derved kunde faa det Blad, som Sejlskibsfarten egentlig venter og haaber paa at kunne faa frem.

Translatør Rasmussen: Jeg glemte før at svare paa Hr. Christensens Forespørgsel. Der har, som Hr. Christensen sagde, været ført nogle Forhandlinger med *Dansk Søfartstidende*. Jeg begyndte paa eget Ansvar for at faa Sagen ordnet saa lempeligt som muligt. Jeg indgav da det Forslag til *Dansk Søfartstidende*, om det ikke kunde lade sig gøre at faa overladt en Side eller to i Bladet, som Formanden sagde — jeg vilde helst have, at det blev to Sider — til Dansk Sejlskibsrederi-Forening*), og at den Part havde sit eget Hoved; saa skulde disse Sider indeholde Foreningens egne Anliggender. Det syntes jeg i Grunden ogsaa kunde være en Løsning. Jeg fik det Svar derpaa, at vi kunde faa Lov til at vedlægge et trykt Bilag paa to Sider, som vi selv skulde betale. Det er ganske givet, at vi ikke, samtidig med at vi skal betale hele Bladet, kan lade trykke et Bilag, som gaar rundt til alle og enhver, der holder Bladet. Den Løsning forbyder sig af sig selv. Saa foreslog jeg, om det ikke kunde blive saadan, at paa en bestemt Plads i Bladet, f. Eks. Side 3, indrykkes de indsendte Artikler vedrørende Foreningen, idet der ovenover skulde staa blot: Dansk Sejlskibsrederi-Forening*) som Hoved, og saa skulde Artiklerne staa neden under. Som Svar fik jeg en Meddelelse om, at det Forslag var det samme som det andet, derfor var der ikke noget at gøre ved det. Efter et saadant Svar vil de Herrer forstaa, at jeg ikke ser anden Udvej end den, jeg har nævnt. Hvis det ikke kan ordnes anderledes, er det, jeg tænker paa at gøre, følgende: i de seks Vintermaaneder, hvor de mindre Skibe er hjemme, vil vi udgive et mindre Maanedsbld for vore særegne Interesser, hvori der kommer Aarsberetning, Regnskab o. s. v., og hvori vi drøfter de Sager, der forefalder i Aarets Løb, og som vil komme i det følgende Aar, saa vidt man kan forudse det.

*) Da det stonografiske Referat ved begge de af Taleren refererede Forslag blot indeholder Ordene »Dansk Sejlskibsrederi-Forening« (altsaa Hovedforeningen) er vi gaaet ud fra, at Taleren virkelig har benyttet dette Udtryk og har derfor ikke ment at burde foretage nogen Ændring.

Vi skylder imidlertid at oplyse, at der i dette Udtryk skjuler sig en væsentlig Misforstaaelse, idet det fremgaar af de her berøende skriftlige Forslag, at disse kun har tilsigtet at give Afdelingen for mindre Skibe en Særstilling overfor Bladet, som den af Taleren omtalte. Noget Forslag i Lighed med det foreliggende — omhandlende ikke blot den enkelte Kredsafdeling, men hele Hovedforeningen under ét — har ikke været stillet Aktieselskabets Bestyrelse.

I de seks Sommermaaneder, hvor Skibene er ude at sejle, tænker jeg ikke, det er nødvendigt at udgive Bladet, og saa vil for Resten alt kunne gaa som hidtil, uden at nogen lider noget derved, men vi vil vinde ved det.

Mægler H. A. Hansen, Thurø: Det er jo i Følge Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Love givet, at *Dansk Søfartstidende* er Foreningens Hovedorgan og tilstilles frit samtlige Medlemmer. Naar det er bleven sagt, at der indenfor den mindre Afdeling har været Utilfredshed med Medlemsbladet kan man dertil føje, at der ogsaa indenfor Hovedforeningen har været nogen Utilfredshed. Men kan man tænke sig Muligheden af, at et Blad skulde kunne tilfredsstille alle? Der er jo intet som helst Blad, som tilfredsstiller alle Parter. At *Dansk Søfartstidende* indtager en dobbelt Stilling, kan jeg egentlig ikke forstaa. Det er Foreningens Organ. Foreningens Medlemmer har Lov til — staar der med tydelige Ord i Foreningens Love — at indsende Meddelelser til det, og det er ønskeligt, at der indgives Beretninger fra alle interesserede, idet Oplysninger af Interesse helst skal gøres bekendt i saa stor Udstrækning som muligt saavel for Redere som for Skibsførere og alle andre i Søfarten interesserede. Hr. Rasmussen udtalte, at Medlemmerne holdt ikke af at skrive i Bladet. Det er netop det ulykkelige, mine Herrer, at De ikke holder af det. Det er saa ofte bleven sagt: Skriv og fremsend Indberetninger, som kan være til Gavn og Oplysning for samtlige Foreningens Medlemmer eller dog for adskillige af dem. Har jeg for mit Vedkommende maaske ikke Gavn af én Indberetning, har jeg det af andre. Det er netop en af Manglerne indenfor de danske Skibsrederes og Skibsføreres Kreds, at de er for tilbageholdende. Hvis man nu vil sige, at der er indsendt mange Artikler, som ikke er kommen frem i Bladet, vil jeg svare, at det er ganske rigtigt, men det vilde være komplet umuligt for dette Blad at optage enhver indsendt Artikel. Naar Formen er en saadan, at man ikke kan være bekendt at optage den, er det ganske naturligt, at den ikke bliver optaget. Det er ikke Redaktionen, som bestemmer derom; nej, naar der indkommer specielle Artikler til Bladet, er det Bestyrelsen, som bestemmer, hvorvidt de skal optages eller ej. Der staar udtrykkelig i Lovene for Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*, at det bliver ikke Redaktionen, som er den bestemmende, men Bestyrelsen. Naar jeg har været i Hovedstaden, har jeg selv set, at der har foreligget forskellige Indberetninger eller Artikler, hvis Form var af en saadan Beskaffenhed, at jeg øjeblikkelig har sagt: Det er umuligt, en saadan — undskyld jeg bruger et saa plat Udtryk — Smudsartikel vil det ikke være muligt at optage for noget Blad, som ønsker at holde Respekt og god Tone. At der hos Forfatterne af saadanne Artikler opstaar Misfornøjelse med, at de ikke bliver optaget, kan man forstaa, men man maa billige, at de ikke bliver det. Man skulde dog have et Organ man kunde være bekendt. Hvis der kommer Artikler i Lighed med — for at nævne et andet Lands Presse — hvad der oplages i det norske Søfartsblad »Kysten«, vilde vi sige: Vorherre bevares! Jeg har selv holdt det Blad, men jeg væmmes ved at læse det. Jeg gentager: Indsend Artikler og skriv saa meget som muligt, saa vil De blive mere tilfredse.

Jeg ser ikke rettere, end at *Dansk Søfartstidende* er et fælles Søfartsorgan, idet det er den danske Skibsreder- og Skibsførerstand, som er Medlemmer af Foreningen, og som helst bør lade deres Interesser komme til Orde gennem det Blad. Hvorledes det skulde kunne lade sig ordne, at den mindre Afdeling — hvilket alsaar var Mening — skulde have én eller to Sider af Bladet under sin egen Redaktion, forstaaer jeg ikke. Maa jeg for det første gøre opmærksom paa, at naar der skulde paalægges *Dansk Søfartstidende* en ret betydelig større Udgift, vilde Bladet ikke kunne klare sig. Man maa ikke forglemme, at Medlemmerne af Foreningen kun betaler halv ordinær Pris for at faa Medlemsbladet tilsendt portofrit. Nu at for-

lange en yderligere Udvidelse, uden at der samtidig erlagdes Betaling derfor, synes mig ogsaa at være urimeligt. Jeg maa gøre opmærksom paa, at det sidste Forslag, som blev tilstillet Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*, gik ud paa, at Bladet skulde optage Artikler fra en enkelt Afdeling under Redaktionen Ansvar, men med Forbud mod, at Redaktionen kritiserede saadanne fremkomne Artikler. Hvorledes kan disse to Ting egentlig forenes: at en Redaktion har Ansvaret overfor Presseloven, medens en anden Redaktion har Lov til at skrive i *Dansk Søfartstidende* uden at Bladets Redaktion har nogen som helst Ret til at kritisere det, der skrives. Jeg kan ikke tænke mig, at der er nogen Rimelighed for, at en saadan Tanke skulde kunne gennemføres.

Ogsaa for mig staar det saaledes, at hvis en enkelt Afdeling indenfor Dansk Sejlskibsrederi-Forening gik til at starte sit eget Medlemsblad, saa kunde det meget muligt ende med, at de paagældende Medlemmer trak sig helt ud af Foreningen, idet, som allerede nævnt, et saadant Blad vilde blive en Konkurrent til *Dansk Søfartstidende*. Hvorledes skulde det overhovedet være muligt at lade alle de i Søfarten interesserede, saavel Rederiforeninger som Skibsførerforeninger, Styrmands- og Navigatorforeningerne — og hvorfor ikke tage Maskinmestrene med — hver især som Medlemmer af Bladet faa hver sin Afdeling i dette. Jeg forstaaer ikke, hvorledes det skulde kunne sammensættes. Jeg vil sige, at Svaret fra *Dansk Søfartstidendes* Bestyrelse kunde efter min Mening ikke være anderledes, end det blev. Der er givet den enkelte Afdeling Tilladelse til at faa optaget i *Dansk Søfartstidende* specielle Artikler, men selvfølgelig maa det være saadan, at Redaktionen har Ansvaret derfor. Naar det samtidig er forlangt, at *Dansk Søfartstidende* skulde betale Udgifterne ved at give en Afdeling en saadan Særstilling indenfor Bladet som den, der fordres, vil jeg gøre opmærksom paa, at en saadan Udgift ikke kan bæres af Bladet. Jeg for mit Vedkommende kan ikke se, at *Dansk Søfartstidende* kan gaa ind paa noget af de stillede Forslag. Jeg vilde beklage, hvis der skulde opstaa en Konkurrent til Bladet, og jeg kommer tilbage til, hvad jeg sagde før: Skriv noget mere i Bladet, lad os hjælpes ad med at indsende Oplysninger til *Dansk Søfartstidende*, ikke alene om de bestyrende Redere, men ogsaa Medredere og i første Række Kaptajnerne. Anmod dem om at give Indberetning om, hvad der kan være til Gavn for Skibsfarten og i vor fælles Interesse.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 15. Juli 1910.

Udenrigsministeriet meddeler:

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 29. f. M. (optaget i *Dansk Søfartstidende* Nr. 49) vedrørende en paa Bernathens Rev anbragt Lysbøje, skal man til yderligere Oplysning om denne i Henhold til et fra den kgl. Gesandt i St. Petersborg modtaget Cirkulære fra den hydrografiske Hovedbestyrelse meddele følgende Tilføjelse med Hensyn til Lysbøjens Plads:

»Bøjens Vinkel: Bernathens Tegn og »Krug Ratskrug« 48° 40'.

»Krug Ratskrug« og Libaus Fyrtaarn: 23° 43' 20''.

Samtidig fremsender man nedenstaaende Ekstrakt-Oversættelse af nævnte Cirkulære vedrørende 6 ny Lysbøjer i Riga Bugten:

Den 16. Maj 1910 er Belysningen fra de to midlertidige Fyr, som var indrettet paa Dæmningen S T U ved Indløbet til »Rote Düna« og Spidsen af Vogelsholmer Strömreguleringsværk, blevet indstillet, og den 17. Maj er der, for at betegne Sandbanken (Barre) i Düna, blevet anbragt seks Bøjer: tre paa den vestlige Side, med hvidt Lys, og tre paa den østlige, med rødt Lys.

Vi har modtaget følgende:

Atter er der nu, i Følge »Børsen« og flere Provinsblade, ny Planer oppe om Tilvejebringelse af en direkte Dampskibsforbindelse Esbjerg—London, idet et stort engelsk Dampskibsselskab har gjort danske Eksportører et Tilbud gaaende ud paa at sætte to Dampere ind paa Ruten Esbjerg—London. Til Gengæld forlanger Selskabet en bestemt Garanti fra dansk-engelske Afskibere. At en saadan Rute imidlertid vil bringe Fordele er slet ikke afgjort; thi der er jo forskellige Vanskeligheder forbunden med den, hvad der viste sig, da man benyttede Thameshafnen-Ruten, hvorfor man valgte Parkeston, skønt Belligenheden er fjærnere fra London og Markedet. Det er jo saaledes, at Damperne ofte under Sejladsen op ad Themsen møder Taage og andre Forsinkelser. Da Jernbaneselskabet imidlertid altid har Tog parat ved Rutebaadens Ankomst til Parkeston, bringer mindre Forsinkelser over Søen ikke Forstyrrelser, men Markedet naas almindeligvis til rette Tid.

At en direkte Forbindelse Esbjerg—London vil yde vor Eksport af Landbrugsprodukter en næneværdig Fordel er usandsynligt, og det kan dog kun være Meningen, at denne Rute skulde startes med en saadan Fordel for Øje.

Merkantil.

Havnearbejderstrejker. Lorient, 13. Juli. (Ritz. Bur.). Havnearbejderne har nedlagt Arbejdet. Havnen bevogtes af Militær.

— Toulon. Havnearbejderne har bebudet Strejke.

Bjergget Mandskab. »Napoli«, Kapt. Brinch, af Esbjerg, paa Rejse fra Finland til Spanien, har anløbet Newhaven og landsat Besætningen fra en sunken belgisk Trawler.

Dødsfald. Et af Det forenede Dampskibsselskabs kendte Skibsførere, Kaptajn Bønnelycke, ramtes i Følge »København« den 13. ds., da han var om Bord paa »Texas«, pludselig af et Hjerteslag og faldt død om paa Dækket. Afdøde havde i lang Tid sejlet paa Esbjerg—Parkeston-Ruten.

Generalkonsul Faber i London og en druknet Sømands Moder.

For omtrent et Aars Tid siden hændte det, at en dansk Sømand ved Navn Henrik Petersen, der var forhyret om Bord paa et engelsk Fartøj, faldt over Bord og druknede. Han efterlod en fattig Moder, der levede ude paa Amager og regelmæssig havde modtaget Understøttelse af Sønnen. Hun havde altsaa nu mistet ikke blot sin Søn, men sin Forsørger.

Dette fik Generalkonsul Faber at vide. Nu er det ikke i England som her, at der findes en Statsforsikring for Søfolk. Men der kan i det enkelte Tilfælde opnaas Erstatning hos Rederiet, naar der for Domstolene føres Bevis for, at den Afdøde, der er omkommen i Rederiets Tjeneste, efterlader de af ham tidligere Forsørgede i uforsørgt Stand. Altsaa skred Generalkonsul Faber til Proces, idet han for sin Regning engagerede en londonsk Advokat til at føre Sagen. Man véd, at det er meget dyrt at føre Processer i England, og hvad der ikke gør det billigere, er den Omstændighed, at Englænderne ikke anerkender andre Forklaringer end dem, der afgives for selve den paagældende Domstol. Det blev med andre Ord nødvendigt, at den gamle Enke selv rejste til Lon-

don og for den engelske Ret aflagde Forklaring om, at hun havde modtaget regelmæssig Understøttelse af sin druknede Søn. For at undgaa videre Vrovll tilbød Rederiet imidlertid at afgøre Sagen med 500 Kr., men det afslog Hr. Faber og skrev til Konen, at hun skulde komme. Han skulde nok betale, hvad det kostede. Men den gamle Kone havde aldrig i sit Liv været udenfor Kjøbenhavn og Amager og vilde ikke. Saa truede Hr. Faber med, at han selv vilde komme og hente hende, og tilsidst gav hun da efter og rejste, ledsaget af en Slægtning, over til London, gav Møde i Retssalen, aflagde sin Forklaring og fik ved Dom tilkendt 100 Pd. Sterling (c. 1800 Kr.), og dem havde hun alle med sig, da hun kort efter rejste hjem igen.

Denne lille Tildragelse fortjener at kendes, skriver »Politiken«, og det af flere Grunde. Den viser, hvad der kan udrettes overfor en engelsk Domstol, naar man har Energi og fast Vilje, og den viser, hvor stor Nytte det er at have Konsuler, naar det er de rette Mænd, Folk, der interesserer sig for deres Landsmænd og med Varme tager sig af deres Sager. Tilfældet godtgør ogsaa — hvad der maaske ikke er almindelig bekendt — at engelske Rederier har Forpligtelser overfor de udenlandske Søfolk, de tager i deres Tjeneste. Men man faar vanskelig sin Ret, uden at man gaar til Domstolene.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning er der, som vi forventede, kommet en hel Del mere Liv i Befragtningerne fra flere Distrikter i Sortehavet, i første Række Rumænien. Sulina sluttede ikke saa faa Juli-August Dampere til 8/3 à 8/6 L. H. A. R. pr. Juli, 9/3 à 9/6 pr. August, og nogle færre pr. September til 9/6 à 9/9, Option Hamburg 6 d. mere. Fra Donauen betaltes 10/3 à 10/6 L. H. A. R. pr. 15. August—15. September, 10/9 à 11/ Hamburg. De russiske Sortehavshavne samt Azow udfolder endnu ikke nogen næneværdig Aktivitet, men de kommer forhaabentlig snart med. For prompt Lastning har Azow taget nogle Baade til 9/ »Any«, 9/6 Hamburg. Det er godt, at disse Markeder nu begynder at tage lidt fra, og det kan kun ønskes, at Begæret vil udvide sig, og at Rederne vil indtage en fornuftig Holdning. Fra Indien spores ogsaa en bedre Følelse, og Kurrachee har sidst betalt indtil 12/9 O. C. paa Netto Betingelser pr. August, og 12/ betaltes for en Baad paa c. 9000 Tons pr. Juli. For Sukker betalte Java 23/ pr. 1—15. August. Middelhavet frembyder intet af særlig Interesse. Nordamerika er uforandret stille. Fra Canada fragtedes der dog lidt livligere, og der betaltes bl. a. 30/ fra St. John, 37/6 fra Miramichi til Englands Vestkyst. La Plata Markedet viste en Overgang mere Liv, og en halv Snes Juli Dampere sluttedes til 10/3 à 10/6 O. C., fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, men senere er der akcepteret under 10/ for 15. Juli—15. August Lastning. Østersøen er temmelig uforandret, men der er mere Efterspørgsel for Korn, hovedsagelig fra St. Petersborg; Raterne er dog endnu ikke højere undtagen i enkelte Tilfælde for Terminslaster. Ogsaa fra Windau begynder der at komme Korn, og der betaltes for prompt Aflastning 10¼ à 10½. Havrebasis London eller Rotterdam, 11 d. Antwerpen, medens 1/6 à 1/7½ Hvedebasis noteres til Vestkysten. — For Kortprops fra St. Petersborg til Østkyst Kulhavn er sidst betalt 25/ pr. Favn. Kulfragterne er i næsten alle Retninger paa ganske det samme Niveau som for en Uge siden, og vi kan henholde til forrige Uges Noteringer.

En 1,5 m Grund ligger i Aylmer Sound, 3,3 Kbl S. 68° Ø. fra Doyle Island SV.-Ende, og i N. 9° V. fra Aid Island N.-Ende. SW. Doyle Island: 50° 34' N. Br. 59° 21' V. Lgd., 1,5 Kbl N. 12° Ø. for denne Grund er der 2,7 m Dybde, og 5 Kbl N. 29° Ø. for den 5,3 m. Denne Klippe ligger paa Yderenden af en Hæge, som fra NØ.-Enden af den NØ.-lige Doyle Island strækker sig SØ. ud.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1477. Fyr slukket. Port Castries. St. Lucia. Smaa Antiller. Ved Port Castries er det grønne, faste Fyr paa V.-Enden af North Wharf slukket. 14' 1' N. Br. 61° 0' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1476. Barre dannet. Cayenne. Fransk Guyana. En Muddergrund, der ligger i SØ. og NV. har dannet sig tværs over Indløbet til Cayenne Havn. Man kan ikke komme ind i Havnen med over 4 m Dybgaende.

1479. Fyr tændt. Chuy River N. Albardao. Brasilien. Et hver 10 Sek. vekslende rødt og hvidt Fyr, Chuy River, er tændt c. 2 Sm N. for Chuy River Munding. Flammens Højde: 38 m. Synsviddens: 17 Sm. Mørkerødt. 26 m højt Taarn med hvid Beboelseshyngning. 33° 44' S. Br. 53° 23' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1480. Skydeøvelser. Skiver udlagt. Grande Passe. Iles d'Hyères. Frankrig. Fra 1ste Juli til 15de Aug. 1910 er til Brug ved Skydeøvelser udlagt Ton-der og Skiver i Grande Passe. Forsigtighed ved Besejling tilraades. 43° 0' N. Br. 6° 20' Ø. Lgd.

1481. Fyr forandret. Capo San Vito. Golfo de Castellamare. Sicilien N.-Kyst. Capo San Vito Fyr er nu forandret, saa at Perioden er 1 Minut. I øvrigt uforandret.

1482. Forestaaende Forandringer af Belysning. Østerrig-Ungarn. I de nærmeste Maaneder foretages følgende Forandringer i Belysningen af Kysterne:

Det midlertidige hvide Lynfyr paa Banken Pericolosa ombyttes med et permanent Lynfyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn. Fyret er hvidt med en rød Vinkel. Paa V.-Spidsen af Øen Proizid, ved Curzola V.-Spids, tændes et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn.

Paa Øen Kamenjak i Bai von Vallegrande, Curzola, tændes et rødt Lynfyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn.

Det hvide, faste Fyr Galera ved Kanal Zirone Ø.-Ende, ombyttes med et hvidt Lynfyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn.

Paa Øen Cetini (Celine veliko) i Bai von Trau, tændes et rødt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn.

Det hvide, faste Fyr paa Punt Kremik, SSV. for Capocosto, ombyttes med et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Det lyser Farvandet rundt.

Paa SV.-Spidsen af Øen Mastinjak, i Kanal von Morter, tændes et rødt Lynfyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn.

I Kanal S. Antonio von Sebenico:

Paa Punt Debela tændes et rødt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser To-Lyn.

Det grønne Fyr Kriz (S. Croce) ombyttes med et rødt Lynfyr, der hver 2 Sek. viser Et-Lyn.

Baaken Rocni er borttaget, og paa Stedet tændes et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser To-Lyn.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m). Afstande i Sømil (Sm), Kobellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1444. Tid- og Vindsignaler midlertidig indstillet. Helsingør. Sundet. De daglige Tid- og Vindsignaler ved Helsingør gives ikke i c. 10 Dage fra den 18de Juli 1910.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1445. Fyr forandret. Blockhusudden. Stockholm Havn. Sverrig. Blockhusudden Fyr er slukket. Naar det atter tændes den 15de Juli 1910, er det forandret til at vise To-Blink hver 5 Sek. Lysvinklerne er uforandret.

1446. Grund fundet. Gerdasgrund S. Østra Kvarken. Bottniske Bugt. En 7 m Grund er fundet S. for Gerdasgrund, paa 63° 29' 2" N. Br. 20° 47' 35" Ø. Lgd., og det kan formodes, at der ligger flere Grunde i Nærheden. Man bør ikke gaa mellem Nordhvalens Grund og Fiskargrund.

Det afmærkede Farvand gennem Østra Kvarken gaar V. om Gerdasgrund, N. om Prikken ved Nordhvalens Grund og S. om Prikkerne uden for Grunden S. for Holmögadd.

1447. Fyr forandret. Malören. Bottniske Bugt. Malören Fyr er nu forandret og viser To-Blink hver 6 Sek. Fyrapparat af 4de Orden. Flammens Højde: 22 m. Synsviddens: 13 Sm. Fyret lyser Horisonten rundt og vises fra det gamle, sekskantede Fyrtaarn. Der er ikke stadig Vagt ved Fyret. 65° 31' 32" N. Br. 23° 33' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 289. Kjøbenhavn 1910).

1448. Fyrs Brændetid. Raval og Baltisch Port. Rusland. Fyrene for Indsejlingen til Raval er hvert Aar slukket fra 15de Maj til 15de Juni. Fyrene ved Baltisch Port er hvert Aar slukket fra 1ste April til 1ste August. (Kort Nr. 155 og 205).

1449. Lys- og Fløjtetønde udlagt. Bernaten Rev. Libau S. Ved Bernaten Rev er i 15 m Vand udlagt en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 5 m. Den ligger 3 Sm N. 88½° V. fra Bernaten Baake, som staar paa 56° 22' N. Br. 20° 58' 5 Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

1450. Skydeøvelser. Pillau. Tyskland. Fra den 15de Juli til 31de August 1910 afholdes Skydeøvelser ved Pillau fra Kl. 9 Fm. Naar der skydes, hejses et rødt Flag paa Fyrtaarnet, og om Natten er Ledefyrene slukket, Havnen er da spærret for al Sejlads.

1451. Skydevejsler. Neufahrwasser. Danziger Bucht. Fra den 15de Juli til 6te August 1910 afholdes Skydevejsler ved Neufahrwasser fra Kl. 8½ Fm. til c. 12½ Fm. og den 6te August fra Kl. 10 til 12 Fm. Naar der skydes, heljes et sort Flag paa Lodshuset, og Lodsdampere ligger ude, Havnen er da spæret for al Sejlsad, og det er farligt at nærme sig Kysten inden for 6 Sm. Afstand.

1452. Vrag afmærket. Neufahrwasser. Iølge Telegram fra Marineamt i Berlin er Bageserhøden »Plink« sunket 900 m nmsv. NNW. for Ø. Molens Hoved ved Neufahrwasser. En Vragtønde med Cylindere som Topbetegnelse er udlagt ved Vraget og om Natten et Parloj med hvidt Fyr.

1453. Tønde midlertidig ombyttet. Jasmond Aussentonne. Jasmond Aussentonne er midlertidig ombyttet med en rød og sort stribet Spiltønde.

1454. Fyrskibet »Adlergrund« midlertidig ombyttet. Fyrskibet »Adlergrund« er midlertidig ombyttet med Fyrskibet »Reserve Ostsee«. Fyr og Taagesignal er uforandret.

1455. Lystønde atter i Orden. Plantagenet Grund. Lys- og Fløjtønden »Plantagenet-Grund N« brynder atter regelmæssigt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1277. Kjøbenhavn 1910).

1456. Fyrhaake forandret Farve. Travemünde. Den hidtil sorte Ledelyrhaake paa S.-Molen ved Travemünde er nu hvid. 53° 37' 38" N. Br. 10° 53' 15" Ø. Lgd.

1457. Ledelyrs Farve. Heiligenhafen. Ledelyrene gennem Fiseherrinne til Heiligenhafen bliver røde, laste og ikke hvide, faste Fyr. (Kort Nr. 116, 125, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1381. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

1458. Fyrskibet »Fladen« midlertidig ombyttet. Sverrig. Fyrskibet »Fladen« er midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet »Reserve«. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

1459. Grunde fundet. Bohus Kyst. En 3₂ m Grund er fundet Ø. for Flatbolnane, N. for Lysekil. 58° 19' 15" N. Br. 11° 23' 52" Ø. Lgd. En 2₁ m Grund er fundet SØ. for Kolaskär, V. for Lysekil. 58° 16' 46" N. Br. 11° 21' 52" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1460. Taagesignaler. Hvide Hav. Rusland. Om kort Tid træder Taagesignaler i Virksomhed ved følgende Fyr: Ved Schischagin og Terske Orloff gives Et-Skud hver 10 Minutter, men, naar et Skibs Taagesignal høres i stærk Paalandsvind eller stærk Taage, hver 5 Minutter. Ved Sosnovsky gives Et-Skud hver 9 Minutter, men, naar et Skibs Taagesignal høres i stærk Paalandsvind eller tæt Taage, afvekslende hver 4 og 5 Minutter.

1461. Grund fundet. Fjotta SØ. Søndre Helgeland. Norge. Ved NØ-Siden af den Mindland er fundet en 2₂ m Grund, 120 m SV. ½° V. fra S.-Plynten af Brodholmen. 65° 47' 50" N. Br. 12° 30' 24" Ø. Lgd.

1462. Dybde paa Baee. Suleu. Færøerne. Paa 4 m Baeen tværs ud for Stagen paa Leiholmskæverne i det Ø-lige Indløb til Suleu, er der kun 2₂ m. 63° 51' 33" N. Br. 8° 30' 40" Ø. Lgd.

1463. Grund fundet. Betan N. En 5₂ m Grund er fundet, 250 m V. t. N. fra Fyrampen paa Valhouskær, 63° 48' 38" N. Br. 9° 35' 55" Ø. Lgd., og en 6₂ m Grund 75 m SV. t. S. for den.

1464. Fyr skjules til Dels. Helgoland. Tyskland. Fyret paa det lave Land paa Helgoland S. for Marinemolen skjules til Dels af nye Bygninger og kan kun benyttes af lokalt kendte Folk til Besøgning af S.-Havnen.

1465. Vrag. Borkum Bank Ø. En Mast med Ladebom, 1₂ m over Vandet, er rapporteret Ø. for Borkum Bank. 53° 58' N. Br. 6° 54' Ø. Lgd.

1466. Løb atter afmærket. Schluchter. Norderneyer Søegat. Farvandet Schluchter er atter afmærket, men Ledelyrene er endnu ikke tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 436. Kjøbenhavn 1910).

1467. Fyr atter tændt. Norderney. Fyrene paa Seesteege og Bulne C paa Norderney V.-Kyst er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2299. Kjøbenhavn 1909).

1468. Vrag afmærket. Calais Red. Frankrig. En Lægte er sunket i 3₂ m Vand, 750 m N. 79° V. fra V.-Molen ved Calais. En grøn Spiltønde med Kegle er udlagt tæt NØ. for Vraget. 50° 58' N. Br. 1° 48' Ø. Lgd.

1469. Tønde forandret. Barrow Deep. Themsen. England. Barrow Deep Lystønde Nr. 1 er ombyttet med en rød og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek. Lysevnen er forstærket. 51° 41' 37" N. Br. 1° 18' 40" Ø. Lgd.

1470. Vrag. Middle Cross Sand V. Yarmouth. En Mast med Stang, sand-synligvis fast i et Vrag, ligger paa V.-Kanten af Middle Cross Sand, c. 2 Sm S. 64° V. fra »Cross Sand« Fyrskib, som ligger paa 52° 38₂ N. B. 1° 54₂ Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1471. Forestaaende Forandring af Fyr. Ouisstreham. Ørne Munding. Frankrig. I 1910 skal Ouisstreham hvide, faste Fyr forandres til et Fyr med En-Formørkelser hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Lyset er rødt fra Land til N. 41° V., over Klipperne Lion og Essarts de Langrune, i øvrigt hvidt. Lysevnen 16 Sm. for hvidt, 12₂ Sm. for rødt Lys. I øvrigt er Fyret uforandret. Under Forandringen slukkes det nuværende Fyr, og et midlertidigt, hvidt, fast Fyr tændes. Lysevnen: 15 Sm. 49° 16' 50" N. Br. 0° 14' 51" V. Lgd.

1472. Fyr forandret. Fyrskib indtrædet. Dover. England. Fyret paa V.-Enden af Detached Mole er nu forandret. Flammens Højde: 21 m. Synsviddens: 14 Sm. Hvidt, rundt 18 m højt Taarn. Taagesignalet er forandret, og Fyrskibet »Pier Works« indtrædet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1292. Kjøbenhavn 1910).

1473. Søminøvejsler. Loch Long. Scotland V.-Kyst. I Loch Long er anlagt en Søminøvejselsplads, som strækker sig fra et Punkt paa V.-Kysten omtrent midt imellem Ardgatan Point og Mundingen i 200 m Brede S. eller 6400 m. Paa denne Strækning er udlagt Skiver med Flag. Paa begge Kyster er Pladsen afmærket med hvide Søjler tæt ved Højvandsmærke. Paa Skyrdeationen heljes røde Flag halvt op som Varselsignal for at der skydes, og intet Skib maa da komme ind paa Pladsen. Flaget heljes i Top umiddelbart før der skydes, og nedhales, naar Pladsen atter er fri. Hvide Flag betyder, at der ikke skydes.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1474. Taarn genopført. Men Du. Anse de Benodet. Frankrig. Et sort Taarn, 6 m højt over Højvandet, med Cylindere, er opført paa Men Du. 47° 47' 52" N. Br. 4° 9' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 504. Kjøbenhavn 1910).

1475. Fyrtaarn forandret Farve. Pointe des Dames. Ile de Noirmoutier. Pointe des Dames Fyrtaarn er nu helt hvidt. 47° 0' 41" N. Br. 2° 12' 20" V. Lgd.

1476. Grunde. Stevanson Island og Aylmer Sound. Gulf of St. Lawrence. Labrador. En 5₂ m Grund ligger 10½ Kl N. 64° Ø. fra S.-Enden af Stevanson Island, og i N. 21° Ø. fra S.-Enden af Bald Island. Stevanson Island: 50° 39' N. Br. 53° 7' V. Lgd. Dybder under 5₂ m er rapporteret Ø. for denne Grund.

Det hvide Fyr Senisua ombyttes med et grønt Lynlyr, der hver 3 Sek. viser To-Lyn.

Paa Punt S. Antonio tændes et grønt Lynlyr, der hver 2 Sek. viser Et-Lyn. Paa Baaken Paklena tændes et hvidt Lynlyr, der hver 5 Sek. viser Tre-Lyn. Paa Punt Ostria ved Krka Munding, i Prokjaanse, tændes et rødt, fast Fyr. Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Bølgebryderen ved Phasman Havn ombyttes med et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 15. Sek. Det lyser Horisonten rundt.

Fyret paa Øen Babac er nu anbragt i et Fyrhus, der staar paa samme Plads. Paa Klippen Silo, SØ. for Øen Canidole, tændes et hvidt Lynlyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn.

Det midlertidige grønne, faste Fyr i Abazia Havn ombyttes med et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 3 Sek. Naar Fyret er i Uorden, brænder et rødt, fast Fyr.

Fyrskibet i Kaiser Franz Josef Havn i Triest inddrages, og samtidig tændes paa det N.-ligste Hoved af den N.-ligste Bølgebryder i samme Havn et midlertidigt hvidt Lynlyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn.

1483. Fyr forandret. Grunde. Tangier Bay, Marokko. Det faste Fyr paa SØ. Hjørnet af Semuren ved Tangier viser nu rødt Lys fra N. 1° Ø. til N. 56° Ø., hvidt Lys fra N. 56° Ø. til S.-Kysten i Bugten.

Grunde ligger saaledes fra Fyrtaarnet: 5 m 5½ Kbl N. 41° Ø. 6 m 5,8 Kbl N. 56° Ø. 6,8 m 5½ Kbl N. 67° Ø. 8,2 m 5¾ Kbl N. 78° Ø. 6,1 m 5¼ Kbl N. 86° Ø.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1484. Vrag. Karachi, Forindien V.-Kyst. Vraget af en Lægtter ligger sunket 2 Sm. S. fra Manora Point Fyr. 24° 47' N. Br. 66° 58' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1485. Sten fundet. Karimoen Djawa Red. Java N.-Kyst. Paa Karimoen Djawa Red er fundet en Sten med 0,5 m Vand fra Mendjangan Besar Ø.-Punt i N. 29° V., og fra Mendjangan Besar V.-Punt i N. 24° Ø. 5° 52' S. Br. 110° 26' Ø. Lgd.

1486. Rev fundet. Billiton N.-Kyst. Ostindiske Arkipel. Et lille Rev med 1 m Vand er fundet paa 2° 38' 45" S. Br. 108° 15' 55" Ø. Lgd.

1487. Træ forsvundet. Ichi Ju Kaku. Taidong Kang. (Ping Yang Inlet). Korea V.-Kyst. Det kendelige Træ paa Ichi Ju Kaku er forsvundet. 38° 41' 41" N. Br. 125° 17' 30" Ø. Lgd.

1488. Baakes Plads. White Rock. Tidssignal og Veirsignaler. Chemulpho. White Rock røde Baake med Ballon staar paa Klippens SV.-Ende og ikke paa Klippen 2½ Kbl. S. 66° V. fra White Rock Fyr. 37° 13' N. Br. 126° 24' Ø. Lgd. Fra Observatoriet, 2½ Kbl N. 55° Ø. fra Toppen af Mepoguehe affyres hver Dag et Kanonknud Kl. 12 Mid., Korea Middeltid, svarende til 3 Timer 30 Min. 0 Sek. Em. Greenwich Middeltid.

Veirsignaler efter det japanske System gives fra Flagstangen tæt V. for Observatoriet Kl. 3 Em., og gælder for de følgende 24 Timer. De gentages fra Flagstangen paa det SØ-lige Afald af Kueum Wolmi.

Dybtegaende Skibe skal vise Forsigtighed, naar de nærmer sig den ydre Ankerplads, da Fyld udkastes c. 1 Sm VSV. for So Wolmi.

1489. Fyr tændt. Kunnoroku To. Cheion West Channel. Et hvidt Fyr, der hver 3 Sek. viser Lys med En-Formørkelser, Lys 0,3 Sek., Mørke 2, er tændt paa Kunnoroku To. Flammens Højde: 68 m. Synsviddelen: 11 Sm. Fyrapparat af Ste Orden. Det lyser fra N. 21½° V. gennem N., Ø. og S. til S. 34½° Ø. og fra

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Dampskibet »Activ«, bygget hos Aktieselskabet Kjøbenhavns Flydedok og Skibsverft for Regning Th. Rasmusens Sønner, Korsør, afholdtes d. 9. Juli officiel Prøvetur i Sundet. Prøven faldt i enhver Henseende tilfredsstillende ud, saavel hvad angaar den opnaaede Hastighed som Kulforbrøget. Skibet er nu afgaaet til Korsør, og 1ste Tur bliver til St. Petersborg.

Auktion over Dampskib.

Tirsdag den 19. Juli Kl. 2,30 afholdes paa Københavns Børs (under Rampen) Auktion over Skuedampere »Mathilde« 180,95 Register, 220 dw., bygget 1871, ombygget 1889, ny Kedel 1901, flere store Reparationer. I god Stand.

Nærmere Oplysning ved Henvendelse til

Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau

ved Charles Hvilsom

Havnegade 21, Kjøbenhavn

Telegr. Adr.: »Hvilsom«. — Telefon 4705.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, afg. London 13./7. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. Petersborg 12./7. til Riga. — Algarve, Borries, ank. Sevilla 11./7. — Anglo Daue, Wienecke, afg. Bergen 13./7. Nord paa. —

A. N. Hansen, Kruse, pass. Hottenau 12./7. for Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Algier 14./7. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 7./7. — Arno, Strubberg, ank. Naples 13./7. — Aurora, Fischer, ank. hertil 13./7. — Baron Stjernblad, Therkilsen, pass. Brunsbüttel 12./7. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 13./7. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Gudvang 10./7. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Riga 10./7. til Petersborg. — Christian IX, Holm, ank. hertil 10./7. — Dagmar, Bøgvad, afg. Rålsø 13./7. til Kristine- nestad. — Douro, Søberg, afg. Lissabon 13./7. hertil. — Esbjerg, Strøve, ank. hertil 10./7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 13./7. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 11./7. — Georgios I, Sø- rensen, ank. Libau 8./7. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 7./7. — Hengest, Munck, afg. herfra 12./7. til Riga. — Hjelm, Petersborg, ank. hertil 11./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 13./7. til Marseille. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 8./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 6./7. — Ken- tucky, Andresen, ank. hertil 13./7. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 11./7. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, afg. Havre 12./7. hertil. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 13./7. — Loire, Craignou, ank. hertil 10./7. — Louise, Mikkelsen, ank. Riga 11./7. — Louisiana, Ørsted, afg. Manchester 13./7. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 13./7. — Moskov, Jonsen, afg. herfra 12./7. til Königsberg. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Antwerpen 7./7. — Nordjylland, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 13./7. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Riga 7./7. — Omsk, Harder, pass. Hottenau 12./7. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./7. — Ponnsylvania, Gotsche, afg. Boston 8./7. til Norfolk. — Perm, Christensen, ank. London 11./7. — Progel, Iversen, afg. Dunkerque 13./7. til Havre. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 7./7. — Seine, Dampt, afg. Petersborg 14./7. til Bordeaux. — Texas, afg. herfra 13./7. til Frederikshald. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 14./7. — Tiber, Bech, afg. Malaga 8./7. — Tyr, Thaning, afg. herfra 12./7. til Windau. — United States, Gotsche, afg. New York 7./7. til Kristiansand. — Vendsyssel, pass. Brunsbüttel 11./7. for Ant- werpen. — Viking, Meyer, ank. Stettin 10./7. — Dagfin, ank. Liverpool 11./7. — Karin, ank. Stettin 9./7. — Vadsø, afg. her- fra 11./7. til Manchester.

(Fortsættes Side 435).

S. 45 $\frac{1}{2}$ ° V. 'til S. 76 $\frac{1}{2}$ ° V. Hvidt, rundt Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 35° 6' 10" N. Br. 125° 59' 20" Ø. Lgd.

1490. Vrag, Oki No Shima, Wakanoura, Kii Suido Ø-Side, Japan. Vraget af Sejlskibet »Yekiyei Maru« ligger sunket i Sm N. 67 $\frac{1}{2}$ ° V. fra Toppen af Oki No Shima. 34° 7' 0" N. Br. 135° 3' 20" Ø. Lgd.

1491. Tønder udlagt, Ise No Umi, Honshu S.-Kyst. I Ise No Umi er udlagt 12 Tønder i 4 Grupper. Gruppe Nr. 1 ligger paa 34° 43' 22" N. Br. 136° 39' 10" Ø. Lgd. Hertra ligger Grupperne i Røtning mod Hazu Saki, Oita Hantō, med 1500 m Afstand mellem Grupperne. Tønderne i de tre første Grupper er Kugletønder, i Gruppe Nr. 4 er de forsynet med 3 Balloner.

Karantænebestemmelser m. m.

1492. Karantænebestemmelser. Tyskland. — Skibe og Ladinger fra russke Havne i Sorte Hav og Azovske Hav underkastes Lægeeftersyn.

Holland. — Meningitis cerebrosphinalis epidemica er for et Aar erklæret at skulle henregnes til de smitsomme Sygdomme, der er undergivet den hollandske Karantænelovs Bestemmelser.

Russland. — De russiske Territorier Don og Kuban, og Distrikterne Bobruisk, Igumen, Mozir, Pinsk, Retchitzk og Slutsk i Guvernementet Minsk, samt Byen Theodosis er erklæret for kolerasmitet.

1493. Armering af Fiskerestskaber. Spanien, Afrika og Balaeriske Øer. Redskabene til Tunniskeri kan ligge ude fra 1ste Februar til 30te Oktober. Inderenden er afmærket med to røde Fyr lodret for hinanden, Ydersiden med et rødt Fyr over et hvidt. Om Dagen er Midten og Ydersiden afmærket med et hvidt Flag med et sort A. Ydersiden af Fiskerestskaberne kan være indtil 2000 m bred og ligge indtil 6 Sm. fra Land.

Fiskerestskaberne er anbrægte paa følgende Steder i følgende Distrikter:

Ayamonte	37° 5' 0" N. Br.	7° 22' 20" V. Lgd.
Huelva	37° 3' 48" —	6° 56' 11" —
Barbate	36° 6' 24" —	5° 50' 47" —
Tarifa	36° 3' 48" —	5° 45' 32" —
Mararo	41° 29' 15" —	3° 24' 10" Ø. Lgd.
Ceuta	35° 52' 26" —	5° 18' 20" V. Lgd.
Sanlucar	36° 38' 45" —	6° 25' 26" —
Barbate	36° 9' 48" —	5° 55' 40" —
Mazarron	37° 29' 35" —	1° 23' 47" —
Tortosa	40° 58' —	1° 0' 40" Ø. Lgd.
Isla Cristina	37° 7' 45" —	7° 8' 28" V. Lgd.
Coruna	43° 23' 43" —	8° 19' 5" —
Huelva	36° 57' 37" —	6° 39' 44" —
Isla Cristina	37° 6' 29" —	7° 15' 47" —
Huelva	37° 0' 57" —	6° 45' 32" —
Ibiza	41° 44' 20" —	1° 24' 10" Ø. Lgd.
Ceuta	35° 46' 7" —	5° 19' 28" V. Lgd.
Isla Cristina	37° 6' 13" —	7° 2' 11" —
Las Palmas	37° 44' 30" —	9° 29' 22" —
Barbate	36° 18' 49" —	6° 10' 20" —
Ameria	36° 47' 45" —	2° 16' 56" —
Cadiz	36° 23' 3" —	6° 16' 35" —
Barbate	36° 11' 57" —	6° 4' 35" —
Tarifa	36° 0' 54" —	5° 37' 58" —

Desuden ligger Fiskerestskaber ude i Distrikterne Mazarron, Benidorm, Villajoyosa, Altea, Alicante, San Fernando og Barbate, men deres Pladser er ubestemte, og endelig i Distriktet Rosas ved Cabo Falconera og ved Canelinas Mayores.

Kort, farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + anmærket; †: Tillæg.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

(1ste edition) South America. — Penn: Talara Bay.

Japan:

Soya Kaikyo. (La Perouse Strait). April 1910.

West Entrance to Shimonosaki Kaikyo. April 1910.

Sannucio Kaku to Kulan Road. Maj 1910.

Liau Ho, sheet 2, Yin Koa to San Cha Ho. Maj 1910.

Liau Tung Peninsula and Approaches. April 1910.

Frankrig:

D'Ulle d'Ouessant au cap Finisterre. Golfe de Gascogne.

Plan de Bougie (Algérie) April 1910.

Abords de Saint-Nezaire. April 1910.

De la pointe de Saint-Mathieu a l'île de Molène. Chaussée des Pierres Noires. April 1910.

Atterrage de la côte S. O. de France et de la côte Nord d'Espagne.

Catalogue des cartes, plans, instructions, etc. au 1er janvier 1910.

Pris: 6 francs.

Holland:

Westkust Sumatra. Vaarwaters en ankerplaatsen nabij en de Zuiden de Batoe-eilanden, met plans: 1) Batoe-eilanden. Eiland Simoek.

1: 100,000. 2) Zuidelijk gedeelte van Straat Siberoet. 1:

100,000. 3) Batoe-eilanden. Vaarwaters nabij Tello. 1: 50,000.

4) Batoe-eilanden. Straat Taulu Bala. 1: 50,000. 5) Batoe-

eilanden. Vaarwaters nabij Noordoostkust Tanah Masa. 1:

50,000. Juni 1910. Prys: f. 1.50.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Dunkerque 9./7. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 9./7. til Petersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. London 10./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 8./7. — Russ, Petersen, ank. Kernowa 27./6. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Randers 9./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 8./7. til London. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 5./7. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Batuan 10./7. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Hull 7./7. til Kronstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Tanagerog 28./6. til Kjøbenhavn. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 9./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Huelva 9./7. til Antwerpen. — Nautik, N. Nielsen, afg. Wartsala 12./7. til Walkom. — Nordsøen, Gram, pass. Helsingør 11./7. til Barcelona. — Nexos, Basse, ank. Trångsund 12./7. — Ellen, Hansen, ank. Kotka 10./7. — Fylla, Christensen, afg. Ibiza 12./7. til Reykjavik. — Gerda, Iversen, ank. Blyth 11./7. — Inger, Nielsen, ank. Methil 12./7. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Stettin 12./7. til Preston. — Laura, Pedersen, pass. Dungeness 12./7. for Huelva. — Cito, Jepsen, ank. Limerick 11./7. — Napoli, Brinch, pass. Newhaven 12./7. for Valencia. — Dagmar, Mathiasen, afg. Petersborg 12./7. til Halla. — Nerma, Mikkelsen, pass. Helsingør 10./7. for St. Brieux. — Alfa, Lauritsen, ank. Koivusaari 10./7.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Hongkong 13./7. — Tranquebar, van Deurs, ank. Kjøbenhavn 7./7. — Siam, Cortsen, afg. Shimoniseki 14./7. til Wladivostok. — Champion, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 13./7. — Pangan, Knudsen, pass. Perim 10./7. for Colombo. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./7. til Suez. — Samui, Licht, ank. Bangkok 7./7. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Singapore 4./7. — Cathay, Frederiksen, afg. Nørre Sundby 10./7. til Kemi.

Vestindisk Afd. St. Jan, Ingeman, afg. Portland 2./7. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — St. Croix, Jensen, afg. Demerara 29./6. til St. Thomas.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 26./6. — Russia, Poulsen, afg. Kronstadt 9./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Göteborg 10./7. — Dania, Lindberg, ank. Rotterdam 9./7. — Normannia, Pedersen, ank. Garston 5./7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 2./7. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 1./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Newcastle 6./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. New York 8./7. — Patria, Larsen, ank. Saugua 30./6. — Gratia, Sørensen, afg. Brugse 12./7. — Astoria, Neergaard, ank. Colon 8./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Wismar 9./7. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 12./7. — Caledonia, Hansen, afg. Burntisland 10./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Grangemouth 6./7. — Kotonnia, Rasmusen, ank. Petersborg 29./6.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Petersborg 9./7. — Granaria, Poulsen, afg. New Port News 7./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Estonia, Winckler, afg. Loisburg 11./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Narva 11./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Methil 9./7. — Secalia, Jensen, afg. Atlanta 19./6. — Frumentia, Andersen, afg. Fleetwood 12./7. — Bosnia, Skovgaard, ank. Kronstadt 8./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Leith 1./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 9./7. — London, Bom, afg. Petersborg 7./7. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 6./7. til Jacobstad. — Bryssel, Kaas, afg. Humberg 7./7. til Ghent.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Archangel 9./7. til Amsterdam. — Wien, Boeck Hansen, afg. Kjøbenhavn 11./7. til Petersborg. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./7. til Kronstadt.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 12./4. til Brändöhamn. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Ghent 8./7. — Skinfaxe, Vilandt, ank. Ghent 5./7. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 12./7.

Danmark. I. N. Madvig, Hahn, ank. Antwerpen 1./7. — Hamlet, Jørgensen, afg. Seaham 8./7. — Helge, Pii, ank. Kronstadt 9./7. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 8./7. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Petersborg 10./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Windau 12./7. til Rotterdam. — Vera, Thing, ank. Akurayri (Island) 13./7. — Freja, Nielsen, afg. Lerwik 12./7. til Stettin.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 9./7. — Sjælland, Dam, ank. Petersborg 13./7. — Agnet, Hansen, afg. Windau 11./7. — Hermia, Sonnichsen, ank. Rotterdam 12./7. — Alice, Schultz, ank. Odense 12./7.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Stockholm 12./7. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Rotterdam 13./7. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Petersborg 6./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Wisbech 11./7. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Ghent 8./7. — G. Koch, Møller, ank. Terneuzen 9./7. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Ghent 14./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Windau 12./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Terneuzen 5./7. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Borgå 12./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Boness 10./7. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Yxpila 12./7. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Wiborg 8./7. — Ajax, Brorsen, ank. Neufahrwasser 12./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Kjøbenhavn 11./7. — Martha, Christensen, afg. Rouen 12./7. — Elna, Rathje, ank. Cette 10./7. — Therese, Pedersen, afg. Palermo 12./7. — Simone, Møller, afg. Rouen 13./7. — Jeanne, Løffler, ank. Toulon 12./7. — Vera, Riso, afg. Kemi 12./7. — Daisy, Lagesen, ank. Rostock 10./7. — Anine, Leth, afg. Tynen 7./7.

Thurs. H. A. Hansen ank. Bristol 11./7.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Blyth 7./6. for Cette. — Nelly, Clausen, afg. Haparanda 13./7. til Stockholm. — Fauny, Eriksen, afg. Bilbao 9./7. til Odense. — Lilly, Nielsen, ank. Gefle 13./7. — Alexy, Lorentzen, ank. Karlshamn 10./7. — Dagny, Sørensen, ank. Kratzwieck 12./7. — Mary, Bang, ank. Sundsvall 8./6.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. Fredrikshald 11./7. — Ætina, Pedersen, afg. Thisted 7./7. til Hull.

Rønne. Enighed, Trondberg, ank. Kjøbenhavn 4./7. — Gudmund, Petersen, ank. Greifswald 6./7. — Veset, Koføed, ank. Skien 7./7. — Næstved, ank. Kjøbenhavn 8./7. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8./7. — Herman Olsen, Hintze, ank. Paaskallavik 9./7. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmiude 9./7. — Hermod, Grønvald, ank. Kjøbenhavn 9./7.

Svendborg. I. Lotz, Hansen, ank. Lanion 6./7. — Embla, Mikkelsen, ank. Luleå 6./7. — Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavn 6./7. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Marseille 7./7. — Vera, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 6./7. — Agnes, Jørgensen, ank. Middlesbro 6./7. — Iris, Hansen, ank. Petersborg 7./7. — Alma, Hansen, ank. Sølvesborg 6./7. — Hertha, Hansen, ank. Folkestone 7./7. — Martin, Wilde, ank. Umeå 7./7. — Flora, Sørensen, ank. Kjøbenhavn 8./7. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Helsingborg 8./7. — Pampa, Jensen, ank. Drammen 7./7. — Helge, Carlsen, ank. Par 7./7. — Kaspar, Hansen, ank. Colchester 7./7. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Petersborg 8./7. — Ruth, Falentin, ank. Dover 7./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Travemünde 8./7. — Meta, Møller, ank. Lorient 8./7. — Ester, Petersen, ank. Odense 9./7. — Aktiv, Mouritzen, ank. Göteborg 7./7. — Grethe, Hansen, ank. Rochester 9./7. — Erik, Hansen, ank. London 8./7. — Gefion, Jørgensen, ank. Plymouth 8./7. — Zampa, Petersen, ank. Brest 8./7. — Pallesen, Jensen, ank. Quimper 8./7. — Venus, Andersen, ank. Hull 8./7. — Skjold, Larsen, ank. Bogen 9./7. — Ariel, Ravnemose, ank. Kjøbenhavn 10./7. — Venus, Larsen, ank. Terlak (Island) 27./6. — Elise, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 9./7. — Petra, Jørgensen, ank. Flensborg 10./7. — Martin Nisson, Petersen, ank. Bauprou 11./7. — Cimbria, Markussen, ank. Bridgewater 11./7. — Britannia, Rasmussen, ank. London 11./7. — Lyø, Jensen, ank. Aarhus 9./7. — Vesta, Poulsen, ank. Ærøskjøbing 10./7. — Danmark, Husfeldt, ank. Riga 11./7. — Severine, Jensen, ank. Pillau 12./7. — Magnet, Gommesen, ank. London 11./7. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 11./7. — Nanna, Madsen, ank. Linham 11./7. — Guldborg, Rueløkke, ank. Folkestone 11./7. — Lauritz, Dam, ank. Fowey 11./7. — Haabet, Andreasen, ank. Hull 12./7.

Æra. Svalen, Rosenbeck, ank. Brigus N. F. 10./7. — Kronen, Hermansen, ank. Bonevita N. F. 10./7. — Karen, Albertsen, ank. Stolpemünde 9./7. — Christine, Rasmussen, ank. Stralsund 10./7. — Bien, Petersen, ank. Stralsund 10./7. — Venners Minde, Friis, ank. Malmö 11./7. — Ami, Christensen, ank. Nordby (Samsø) 11./7. — Freya, Petersen, ank. Middelfart 11./7. — Forældres Minde, Christensen, ank. Holbæk 9./7. — Johanne, Østermann, ank. Cubid (New Foundland) 9./7. — Harris, Thorsteinson, ank. Castletown 11./7. — M. Hay, Petersen, ank. Charlestown 11./7. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 11./7. — Ingolf, Olsen, pass. Kjøbenhavns Red 10./7. p. R. t. Yadstow. — Alfa, Madsen, afg. Hamburg 11./7. til Domsjö. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 11./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 15. Juli 1910. — Generalkonsul Faber i London og en druknet Sømands Moder. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant * * * anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads10. Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

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.

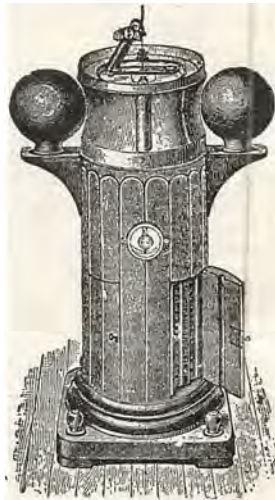
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts
Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Cinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forsterrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Navigationsslærer Christensen: Jeg vil gerne spørge Hr. Rasmussen, om Forhandlingerne med *Dansk Søfartstidende* er ført direkte fra Afdelingen for mindre Skibe, eller de er foregaaet gennem Hovedforeningens Bestyrelse.

Translatør Rasmussen: Det gør mig meget ondt at høre, hvad Hr. Mægler Hansen sagde, for det tyder paa, at det til Trods for al min Umage ikke er lykkedes mig at forklare, hvad jeg mener. Maa jeg endnu en Gang pointere det. Jeg synes, der er en himmelvid Forskel mellem et almindeligt Søfartsblad og et Medlemsblad. Jeg har ikke et Ord at sige om Søfartstidende som Søfartsblad. Jeg ønsker i høj Grad, som jeg ogsaa sagde, at det skal bestaa. Vi kan ikke undvære et Søfartsblad i Landet. Men jeg synes, enhver maa kunne forstaa, at det ikke samtidig kan være Medlemsblad. Hvorfor benytter ikke Styrmandene eller Dampskibsrederne eller Navigatorforeningen osv. Bladet? Jo, Søfartstidende er et Søfartsblad, men et Medlemsblad er det ikke. Man kan ikke i et Søfartsblad skrive saa privat og personligt, som man kan gøre i et Medlemsblad, f. Eks. »Dansk Styrmandsblad«. Man maa beundre de Mennesker for den faste Organisation, de har opnaaet i kort Tid alene i Kraft af deres Blad, og der er vist ikke en Sjæl af os, som tror, at de Artikler, som Styrmandene skriver i det Blad, kunde de falde paa at skrive i Søfartstidende. Det er ganske private Anliggender, de drøfter, som vedkommer dem selv og ingen andre. Angaaende indsendte Artikler skal jeg være den første til at indrømme, at Bladet ikke kan optage alle indsendte Artikler. Mange af dem er saa private eller angaar saa rent lokale Forhold, at det er ganske umuligt. Men netop den Slags Ting vilde kunne komme i et Medlemsblad. Jeg haaber nu, at jeg har gjort tydeligt Rede for, hvad jeg mener. For de større Skibe er det ikke saa paatrængende nødvendigt at have et Medlemsblad, men for de mindre Skibe er det nødvendigt. Hvis vi overhovedet skal holde sammen, og de Mennesker skal have Følelsen af, at der bliver gjort noget for dem, maa vi have et saadant Blad. Nogen Konkurrent til *Dansk Søfartstidende* bliver det ikke. Det bliver ikke et Søfartsblad, men et Foreningsblad, som kun vil behandle vore egne Interesser. Jeg er overbevist om, at hvis man i Hovedforeningen fik et lignende, vilde der komme ganske anderledes Liv og Interesse i Søfartskredse, end der er nu.

Angaaende de Forslag, jeg har indgivet til Bladet, synes der at herske nogen Misforstaaelse. Det var ikke Mening, at Bladet skulde gøres størré. Der er i Bladet saa rigelig Plads, som kunde benyttes paa bedre Maade end nu. Maaske ser jeg fejl heri, men det er min Opfattelse. Paa den Plads, som kunde indvindes, mener jeg, at der kunde optages indsendte Artikler. Jeg har ikke ment, at vi skulde indsende Smudsartikler, eller at noget af det af os indsendte skulde kunne bringe Redaktionen i Konflikt med nogen Myndighed. Man tror vel ikke, at jeg mener, at den skulde være forpligtet til at optage den Slags. Der vilde ikke blive Tale om forøgede Udgifter. Med Hensyn til hvad jeg skrev om, at Artiklerne skulde fremkomme uden Kommentar, skal jeg tilføje, at naar jeg som den mindre Afdelings Tillidsmand skriver en Artikel til den mindre Afdeling, bryder jeg mig ikke om at faa den kommenteret af Tredjemand, som den ikke vedkommer. Jeg skrev i Vinter en lille Opsats til Medlemmerne. Jeg ved, at Redaktionen af Søfartstidende opfattede den som et Angreb paa den. Det var en ganske privat Meddelelse til Medlemmerne. Saa bryder man sig ikke om at faa den kommenteret bagefter, navnlig ikke paa en saadan Maade.

Hvad Forhandlingerne angaar, er de foregaaet gennem Hovedforeningen.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Efter de sidste Oplysninger af Hr. Rasmussen ser jeg ikke, der kan være det allerfjærreste i Vejen for, at *Dansk Søfartstidende* imødekommer det Ønske, som rettes til den. Den maa og bør for sin egen Skyld gøre det. Jeg vil gerne takke Mægler Hansen for Opfordringen til at skrive i Søfartstidende. Hr. Hansen véd, at det er lettere sagt end gjort, undertiden. Jeg har indsendt — jeg tør sige — ikke Smudsartikler, og jeg har sat mit Navn under og været villig til at tage Kløene, men min Artikel er blevet gemt hen, og jeg har faaet den tilbagesendt efter nogle Maaneders Forløb med en beklagende Bemærkning om, at man desværre ikke kunde optage den. Jeg er sikker paa, at tyve for en vilde have foretrukket at læse det, som stod i den, fremfor at læse Fragtberetningen. Jeg gad se den, som har det fjærreste Udbytte af Fragtberetningen. Naar den mindre Afdeling har indsendt den omtalte Artikel, er Fejlen den, at den mindre Afdeling har taget fejl af Bladet. Det er den store Fadæse. Den har troet, at Bladet maatte optage saadanne Artikler, da det paa Titten angav sig som Medlemsblad. Naar jeg eller Hr. Rasmussen, under sit eget Navn vel at mærke, og i en sømmelig Tone paataler noget, som vedrører Foreningens Interesser, maa og skal Bladet som Foreningens Blad tage netop de Ting. Den sømmelige Tone kommer ganske af sig selv, naar man skriver under Navn. De Folk, som vil være deres Navn bekendt, vil skrive saaledes, at de kan hæfte derfor. Det behøver vi ikke at have Aktieselskabet til at passe paa. Skal der være noget i den Retning, maa vi saa bede om, at Medlemsbladets Indhold, for saa vidt der er Tvivl om det, bestemmes af Bestyrelsen for Dansk Sejlskibsrederi-Forening og ikke af Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*, hvis Interesser ligger i Pengepungen, medens vore Interesser ligger et helt andet Sted, nemlig i at faa vore Ønsker bragt frem ogsaa paa højere Steder. Vi har haft for meget Maskepi, vi har været inde paa den Vej ikke at lave Bladet til et Medlemsblad for vore egne Interesser, men vi skulde lave det til et Blad, som smurte det nyoprettede Ministerium om Munden. Der ligger Fejlen. Hvis det skal være Opgaven for *Dansk Søfartstidende*, saa vil jeg sige, at jeg vil beklage, hvis vi skulde staa uden noget Blad — for saa skulde det gaa sin Vej. Lad Ministeriet ofre de Penge, hvis det vil have et lydigt Redskab. Vi skal saa nok rejse os et eget Blad, som skal tage Hensyn til vore Ønsker, naar de bringes frem i en sømmelig Form, og vi vel at mærke ikke har en Redaktion, som staa med halvandet Ben det ene Sted og det halve Ben det andet Sted og har den Opgave at bære Kappen for Ministeriet og lade det storme og lyne og regne paa os andre. Der har været megen Misfornøjelse, i Grunden mere end Mægler Hansen lod skinne igennem. Naar man ikke har skrevet i Søfartstidende, er det ikke, fordi det har skortet paa Interesse fra Søfartens Side, men fordi man har skullet staa til Ansvar overfor et Aktieselskab og overfor et Ministerium, saa at man f. Eks. paa en Generalforsamling som denne har faaet en Næse for at tillade sig at udtale Ting, som maaske ikke passede i Ministeriets Kram til Trods for, at de var sande.

Dirigenten: Agter Hr. Rasmussen at stille Forslag til Resolution?

Translatør Rasmussen: Ja, men jeg har ikke formuleret det.

Dirigenten: Vi kan da udsætte Afslutningen af denne Sag til efter Frokostpavsen.

Forslag fra Bestyrelsen om at laane indtil 3,000 Kr. af Foreningens Reservefond til Afbetaling af den resterende Gæld for »Haandbog i praktisk Sømandsskab«.

F o r m a n d e n: Som bekendt skylder Foreningen et Trykkeri i Kjøbenhavn en Del Penge for Udgivelsen af Kusk Jensens Bog. Trykkeriet var vistnok berettiget til at faa dem, da Foreningen fik Statstilskudet til Bogen, men paa en eller anden Maade er vi kommet udenom det. Det har imidlertid Ret til at faa sine Penge eller i alt Fald en stor Del af dem paa det nuværende Tidspunkt. Som De ved, har vi ingen Penge at betale med. Vi har Varer for Beløbet og langt ud derover. Vi har efter vor Status for c. 7 000 Kr. eller lad mig sige 6,500 Kr., saa er jeg vis paa at være paa den sikre Side, og vi skylder c. 3,000 Kr., ikke sandt? (Sekretæren: Ja). Vi fremsætter derfor Forslag om at laane af de Midler, som er blevet Foreningen overdraget af N o r d e v r o p æ i s k S e j l s k i b s r e d e r i - F o r b u n d t for dermed at betale denne Gæld. Vi har ydermere faaet en Skrivelse fra vedkommende Bogtrykker om, at naar Gælden var betalt i September Maaned, vilde han godtgøre Foreningen et Beløb af 300 Kr. Bestyrelsen ønsker altsaa Generalforsamlingens Bemyndigelse til at anvende indtil 3,000 Kr. af Reservefondet til Afbetaling af denne Gæld.

Navigationskolebestyrer F. H a n s e n: Hvad Bestyrelsen finder rigtigt paa det Omraade, synes jeg Medlemmerne kan give sin Tilslutning.

Mægler H. A. H a n s e n: Jeg vil gerne forespørge Bestyrelsen, om der fremtidig vil blive ført særskilt Regnskab over de Midler, der er overgaaet fra Forbundet til Dansk Sejlskibsrederi-Forening ved Sammenlutningen. Hvis det er Tilfældet, og hvis disse Penge skulde anvendes paa en særlig Maade, nemlig i Fragspørgsmaalets Interesse, kunde der være Anledning til at befatte sig med Spørgsmaalet om det her foreslaaede Udlaan. Hvis de derimod gaar helt ind i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Regnskab, saaledes at der kun bliver ét Regnskab, ser jeg egentlig ikke, at der er Grund til at gøre Indvendning.

Navigationskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg ser ikke, at det, Hr. Mægler Hansen fremdrager, nemlig om, hvorvidt Pengene skal bruges til det ene eller til det andet, har nogen som helst Indflydelse paa Afgørelsen af Spørgsmaalet, hvorvidt vi kan mene, at de Penge er i sikre Hænder, naar de bruges paa den foreslaaede Maade. Hvis de er det, og hvis de kan faas, naar der er Brug for dem, er der kun Tale om en Anbringelse af Reservefondens Midler. Naar man mener, at der er Sikkerhed nok — og det synes der jo at være — hvorfor saa ikke ordne Sagen paa den Maade, Bestyrelsen har ønsket, uanset om de senere skal bruges paa en anden Maade?

F o r m a n d e n: Paa Hr. Mægler Hansens Spørgsmaal skal jeg svare, at Meningen var, at Forbundets Midler skulde indgaa i Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Regnskab, men vi havde dog tænkt os det saaledes, at vi til enhver Tid var klar over, hvor meget af disse Midler vi havde brugt til det paagældende Tidspunkt. Den næste Sag paa Dagsordenen staar i Forbindelse hermed, men jeg skal ikke komme ind paa den, før denne Sag er afgjort.

S e k r e t æ r e n: Som Formanden nævnede, er det Meningen at bruge disse 3,000 Kr. til at betale Forlæggergælden med, altsaa forrente den med samme Rente, som vi nu faar for Pengene. Men det slaar for saa vidt i Forbindelse med det næste Punkt paa Dagsordenen — hvorunder Bestyrelsen ønsker Bemyndigelse til at bruge denne Reservefond til Bestridelse af Foreningens ordinære Udgifter — som det selvfølgelig ikke kunde ske paa anden Maade. Efterhaanden som Pengene kommer ind ved Salget af Restoplaget af Haandbogen, faar vi altsaa Midler disponible. Paa det Tidspunkt, da vi betaler de 3,000 Kr., har vi altsaa ikke Midlerne disponible, men vi faar dem efterhaanden, som Salget foregaar. Man har

saa ment at ville bruge disse Penge efterhaanden, idet man i Øjeblikket ikke ser nogen anden Udvej til at undgaa Kontingentforhøjelse. Saaledes kommer disse to Punkter i temmelig nær Forbindelse med hinanden.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Forslag fra Bestyrelsen om at anvende Reservefondet til Bestridelse af Foreningens ordinære Udgifter.

F o r m a n d e n: Det gaar i denne Forening som paa saa mange andre Steder, at det kniber med at sætte Tæring efter Næring. Som De ved, har vor Sekretær kun haft en meget beskeden Løn, idet han samtidig havde Gage fra Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund, saa at de to Gager i Forening udgjorde en ret anstændig Lønning. Men da nu Forbundet er gaaet ind, kan Sekretæren ikke arbejde hele Aaret fra Morgen til Aften for den Løn, c. 1,000 Kr., han oppebærer fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening. Han maa have en Betaling, som staar nogenlunde i Forhold til hans Arbejde. Vi har altsaa her faaet en Gageforhøjelse, som er ret betydelig, men har ikke samtidig faaet Indtægter til Dækning deraf. Derfor er det, vi anmoder om at maatte bruge af disse Penge, hvis det kommer til at knibe. Vi havde rigtignok tænkt os, at i de første Aar skulde der ikke blive Brug derfor, idet vi jo har dette Lager af Bøger, som andrager c. 7,000 Kr. Den Indtægt, vi faar derved, vilde vi naturligvis først bruge, men skulde det alligevel knibe, vilde vi for at undgaa Kontingentforhøjelse kunne bruge de Penge, som er overdraget Foreningen fra Nordevropæisk Sejlskibsrederi-Forbund.

D i r i g e n t e n: Det vil altsaa sige, at man ønsker at spise op først, forinden man sætter Kontingentet op.

Mægler H. A. H a n s e n: Saa vidt mig bekendt er der intet i Foreningens Love, som siger, at den skal have et Reservefond. (Formanden: Nej). Som Følge deraf ser jeg ikke, der er Grund til at forbeholde det nuværende Reservefond. Man maa have Lov til at bruge de Penge. Foreningen har, til de nødvendige Udgifter. Vi faar lade dem rulle, saa længe Foreningen kan, og kan den ikke længer, maa vi gaa til Kontingentforhøjelse. Jeg mener derfor, at det er rimeligt, at vi giver Foreningen den ønskede Bemyndigelse.

D i r i g e n t e n: Hr. Mægler Hansen har sikkert Ret i, at Bestyrelsen skal have Midler til at bestride Udgifterne med. Paa denne Maade spiser man jo Beholdningen op, saa kommer man tilsidst til en Kontingentforhøjelse.

Bestyrelsens Forslag vedtoges enstemmig.

Forhandlingerne afbrødes Kl. 11.35.

Mødet genoptoges Kl. 12.

Diskussion om Ønskeligheden af at nedsætte et Forretningsudvalg.

F o r m a n d e n: Angaaende dette Spørgsmaal stiller Bestyrelsen ikke noget bestemt Forslag, men ønsker helst at høre Generalforsamlingens Mening. Det er ofte lidt vanskeligt, da jeg bor saa langt borte, at besvare Spørgsmaal, som kræver hurtig Besvarelse. Derfor har man tænkt sig at oprette et Forretningsudvalg, f. Eks. i Svendborg. Her bor jo for Tiden to af Bestyrelsens Medlemmer og Sekretæren, og de kan, om det gøres fornødent, sætte sig i Telefonforbindelse med Marstal. Saa er de saa mange Medlemmer, der kan tale sammen om Tingene, at de let kan tage en Beslutning, naar det er noget, der haster. Vi vil bede Generalforsamlingen give os Fuldmagt til at oprette et saadant Forretningsudvalg, for saa senere paa bedste Maade at føre det ud i Verden.

Kaplaajn F i s c h e r, Vejle: Da Formanden bor saa langt borte, og der ofte er Sager, der kræver hurtig Besvarelse, synes jeg, at Tanken at danne et Forretningsudvalg er fornuftig, og jeg vil anbefale den.

Mægler H. A. H a n s e n: Da Sekretæren, jo nu bor i Svendborg og saaledes slaar i Kontakt ikke alene med Fyns Kredsstyrelse, som er i samme By, men ogsaa

med Marstals, d. v. s. de to største Kredse indenfor Foreningen, ser jeg ikke rigtigt, at det skulde være nødvendigt at nedsætte et saadant Forretningsudvalg. Sekretæren staa desuden ikke blot i Kontakt med Kredsstyrelserne, men ogsaa med de enkelte Skibsredere paa de Steder, og der er ikke saa faa af dem, som er praktiske og kyndige Folk, og jeg har hørt og set, at Sekretæren sætter Pris paa at staa i Kontakt med dem og høre deres Mening om de paakommende Ting. Jeg synes derfor ikke rigtigt, der er Anledning til at nedsætte et Forretningsudvalg. Men det er jo muligt, at andre har en anden Mening, og at det virkelig kunde være heldigt. Jeg mener, at jo flere Sekretæren kan tale med om de forskellige Ting; des bedre. Mange Køkke laver daarlig Suppe, siger man, men naar de lægger deres Hoveder i Blød, kan den ogsaa blive god. Det er min Mening.

Translatør Rasmussen, Svendborg: Det kunde ikke falde mig ind at sige Hr. Hansen imod. Naar jeg vil sige et Par Ord om dette Spørgsmaal, er det, fordi det hænger sammen med en Sag, som jeg om lidt kommer tilbage til. Jeg vil gerne spare Sekretæren for en Del af hans Arbejde, fordi jeg ønsker at benytte det paa anden Maade. Jeg tror, at et Forretningsudvalg vilde kunne spare ham for en Del Arbejde; vi har talt sammen om det. Endelig er der ogsaa det at bemærke, at én Ting er at forhandle, en anden Ting er at træffe gyldige Beslutninger. Det mener jeg, at han ikke kan efter blot at have forhandlet med enkelte Bestyrelsesmedlemmer uden noget særligt Mandat, og ej heller efter Forhandling med Kredsstyrelserne. Men der maa et Forretningsudvalg til, som har Mandat til at forhandle Sagerne og træffe Afgørelse.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Jeg anser Nedsættelsen af et Forretningsudvalg for meget praktisk, ja næsten for nødvendigt under de forhaandenværende Forhold. Bestod Forretningsudvalget f. Eks. af et Par Medlemmer fra Svendborg og et Par fra Marstal, vilde de saare let kunne komme i Forbindelse med hverandre, saa at sige daglig, og Bekostningen derved vilde ikke være overvældende. Forøvrigt vil jeg henstille til Bestyrelsen, at den selv ordner Sagen paa bedste Maade, saaledes at den selv bestemmer den Forretningsgang, som den finder formaalstjenlig for Udvalget.

Kaptajn Fischer: I alle Foreninger har man en Formand, det er Formanden som skal bære Ansvaret; er der noget galt, er det Formandens Fejl som Regel. Det kan ikke hjælpe at sige: I Bestyrelsen kan vi hjælpe hinanden. Formanden har Ansvaret. Jeg gaar ud fra, at for Formanden vil det være en Lettelse at have et Forretningsudvalg, men det er Formanden, man falder over, naar der er noget forkert. Jeg vil anbefale Nedsættelsen af et Forretningsudvalg.

Fhv. Havnefoged Møller, Svendborg: At nedsætte et Forretningsudvalg bestaaende af enkelte Medlemmer fra Marstal og enkelte fra Svendborg vilde under visse Forhold ikke være saa heldigt efter min Mening, fordi der for det meste gør sig skarpt divergerende Meninger gældende mellem Marstal og Svendborg. Desuden kunde det maaske ved en saadan Ordning blive saadan, at den ærede Formand trak sig en Del tilbage fra Ledelsen, fordi han vidste, at Sagerne laa i andre Hænder. Hvis Formanden ikke kan udrette det, her er Tale om, saa kunde vi jo have en Viceformand. Naar man først skal kævles indbyrdes og se at samles om en Beslutning, ved man aldrig, hvad det kan blive til. Det er bedre at have en enkelt Mand. Der er Mulighed for, at der vil komme betydelige Vanskeligheder ved det paatænkte Samarbejde i et Raad, sammensat af Folk fra Svendborg og Marstal, fordi Meningerne dér er saa divergerende.

Formanden: Tanken var egentlig, at vi ønskede Generalforsamlingens Billigelse til at foranstalte nedsat et saadant Udvalg. Om det muligvis ordnes bedst paa den Maade, Hr. Havnefoged Møller nævnedes, at vi valgte en

Næstformand, og at denne saa sammen med Sekretæren traf Bestemmelserne, skal jeg ikke kunne sige, men de nærmere Detailler vilde vi gerne have, at Generalforsamlingen vilde overlade til Bestyrelsen. Hvis De viser os den Tillid at give os Bemyndigelse til at nedsætte et Udvalg enten i Svendborg, eller hvor det nu bliver, og som ved Sager, der kræver hurtig Besvarelse, kan paalage sig denne, saa skal vi ordne Sagen paa bedste Maade.

Dirigenten: Det er vel forøvrigt et Spørgsmaal, som Bestyrelsen til enhver Tid er berettiget til at tage Bestemmelse om paa egen Haand. En Bestyrelse har Lov til at nedsætte et Underudvalg, som har at tage de Beslutninger, som Bestyrelsen med Rette bemyndiger det til. Men Bestyrelsen har her formentlig ønsket at høre direkte Udtalelser fra Forsamlingen, om den finder det rigtigt, at der nedsættes et saadant Forretningsudvalg, efter at Bestyrelsen selv har fastsat dets Beføjelse og Forretningsgang. Foranstaltningen vil efter mit Skøn kun blive en yderligere Betyggelse for, at Foreningen bliver godt og rigtigt ledet.

I Henhold hertil tillader jeg mig at formulere Forslaget saaledes: Bestyrelsen bemyndiges til eventuelt at nedsætte et Forretningsudvalg, efter at den forud har fastsat dette Udvalgs Beføjelse og Forretningsgang.

Skibsreder J. C. Carl sen, Marstal: Skulde det ikke hedde: et Udvalg indenfor Bestyrelsen?

Dirigenten: Bestyrelsen kan ikke ved Valget gaa udenfor sin egen Kreds.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 19. Juli 1910.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Da der er hændt mig et Tilfælde, som let kunde have faaet meget alvorlige Følger, ønsker jeg, til Advarsel for ærede Kolleger at omtale det passerede i *Dansk Søfartstidende*.

Om Aftenen den 30. Juni oljede jeg en ganske ny Oljetrøje, som aldrig havde faaet Olje før, med ren, kogt Linolje, og hængte den med det samme op i fri Luft til Tørring, hvor den blev hængende til næste Dags Eftermiddag. Da det paa den Tid begyndte at regne, blev Trøjen taget ned, rullet sammen og lagt ind i Hytten, i et Rum hvor der opbevares Rebskinkler og Stikbouter til Rebning. Overrummet her benyttes til Opbevaring af Maling og Olje. Kl. 8½ samme Aften gik Styrmanden og jeg til Køjs, men var atter oppe mellem Kl. 10 og 11 for at give Skibet et Anker mere, da det blæste op til en stærk Storm. Ved denne Lejlighed bemærkede vi intet usædvanligt og gik derfor til Køjs igen. Kl. c. 2 om Natten blev vi imidlertid allarmet af Folk fra Land, da Hytten var i Brand, hvorved alt indvendig i det underste Rum blev brændt og ødelagt. Det lykkedes os dog snart at blive Herre over Ilden ved at pøse Vand paa. Saa vidt det kan skønnes, er det Oljetrøjen, som har forarsaget Ilden ved Selvantændelse, da alt var brændt i det underste Rum, medens flere Malerduke i øverste Rum var uskadt. Da det visnok ofte hænder, at nyoljet Oljetøj bliver rullet sammen og lagt hen, kunde det have sin Interesse, om andre vilde fremsætte de Erfaringer, de har gjort paa dette Omraade. Jeg har ofte baaret mig ad paa samme Maade, uden at der er hændt noget, men dette Tilfælde bør tjene til Advarsel om Faren derved, thi dersom der ikke tilfældigvis havde været Folk paa Natarbejde paa et nærliggende Savværk, som i Tide opdagede Ilden og fik os allarmet, var der rimeligvis sket en Ulykke, da det ikke vilde have været længe, inden Ilden havde taget fat i Rigningen, saa hele Skibet var gaaet op i Luer.

C. Henriksen.

Fører af Skonnert »Concordia«, Thure.

Da det er en Erfaring, at Pudsetvist og Bomuld, som er blevet fugtet med Olje, er meget tilbøjeligt til Selvtændelse, er det overvejende sandsynligt, at Oljetøj, der er nyoljet, vil være meget tilbøjeligt til det samme, naar det sammenrulles, inden det er fuldstændig tørt.

R e d.

R e t t e l s e. I Referatet af Hr. Mægler H. A. Hansens Tale paa Sejlskibsrederi-Foreningens Aarsgeneralforsamling om Medlemsbladet, staar der i sidste Nummer af Bladet Pag. 429 i de sidste Linier af »Referatet: »Skriv noget mere i Bladet, lad os hjælpes ad med at indsende Oplysninger til *Dansk Søfartstidende*, ikke alene om de bestyrende Redere, men ogsaa Medredere og i første Række Kaptajnerne«.

Der skulde selvfølgelig have staaet: »ikke alene fra de bestyrende Redere, men ogsaa fra Medredere og i første Række fra Kaptajnerne«.

Redaktionen vilde i høj Grad sætte Pris paa, om Hr. Mægler Hansens forstandige Raad blev fulgt i vid Udstrækning. De Artikler, som er blevet nægtet Optagelse i *Dansk Søfartstidende*, er i Virkeligheden yderst faa.

Bolinder Motoren. Vor Havn har i disse Dage været gæstet af en, det store svenske Aktieselskab I. & C. G. Bolinders mekaniske Værksted tilhørende, Motorbaad af Fiskertypen »Bolinder VII«, som er forsynet med en af dette Selskab konstrueret ny Motorstype, en Raa-Oljemotor med direkte Omstyring. Firmaets danske Repræsentanter, d'Hrr. N. C. Breit & Co. har ladet Fartøjet foretage nogle Prøvefarter her med en Kreds af Indbudte, hvoriblandt flere af vore største Autoriteter paa Maskinomraadet, som Underdirektor Rasmussen ved Orlogsværftet, Direktør Arendt og Maskinchef Uggeløse fra Københavns Flydedok, Maskinmester Lund af Marinen og Direktør Gregersen, Teknologisk Institut. Den ny Motor, der skal være meget økonomisk i Driften, arbejdede under disse Prøveture meget tilfredsstillende og synes i Følge Udtalelser fra særlig sagkyndig Side at have en smuk Fremtid for sig.

Forhyring i Rønne. Posten som autoriseret Forhyringsagent i Rønne er opslaaet ledig.

Ansøgning ledsaget af fornødne Oplysninger om tidligere Virksomhed kan indgives til Ministeriet for Handel og Søfart i Løbet af denne Maaned.

Statsbidrag til den norske Meksikolinie. Det norske Storting har den 7. Juli bevilget et Statsbidrag af 100,000 Kr. i tre Aar til Hr. G. M. Brydes Dampskibslinie paa Meksiko, imod at Hr. Bryde forpligter sig til at opretholde Linien i fire Aar. Linien har været opretholdt i tre Aar med tre Skibe, men naar Trafiken er steget tilstrækkelig, vil et fjerde Skib muligvis blive anskaffet.

Opsagt Handels- og Skibsfartstraktat. Den japanske Regering har fra den 17. Juli 1911 at regne opsagt den dansk-japanske Handels- og Skibsfartstraktat af 19. Oktober 1895. (Ritz. Bur.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet fremdeles ufordret fra sidste Indberetning, dog med noget færre Isfragter fra Østnorge og lavere Fragttilbud end forrige Uge, en Følge af aflagende Sommervarme i Udlandet siger Eksportørerne. Tyskland har atter enkelte mindre Kornlaster til England med Notering 1/9 Østengland, 2/ Kanalen Hvedebasis, medens Rusland er vedvarende mat. Bøttenhavnene ligger med tilstrækkelige Laster, særlig for noget større Sejlere, men Befragterne vil ugerne give yderligere Tillæg, saa at Kampen er staaende. Syd- og Vestsverig har ligeledes adskillige Laster og indrømmer nogen Forhøjelse paa de tidligere lave Noteringer. Stillingen er saaledes gennemsnitlig ikke ugunstig for Rederne og Flaaden vedvarende godt fordelt. Returfragter Vest fra er bleven forøget med nogle flere Foderstoflaster til Danmark og Østersøhavne, ligesom Kullaster ogsaa forøges, saa at der synes at forestaa en Bedring i dette Marked. Charlestown Dock genaabnes c. d. 18. d. M., hvorefter Tønnen for Claylaster formentlig vil blive noget kortere end hidtil.

Hvad de mindre Skibe angaar, har sidste Uge været lige flov; saaledes meddeles fra Königsberg, at Skibene har foretrukket at gaa ledig derfra til Memel for at lade. Danzig er endnu heller ikke meget bedre; fra Colberg og Stolpmünde noteres et Par Havrelaster til 4 à 4½ M., ligesom Stettin slutter til 4¾ à 5 M. ligeledes for Havre. De øvrige nordtyske Kornpladser ligger for Tiden ret stille, men da Rughøsten med det nuværende gode Vejr allerede er i fuld Gang mange Steder i Nordtyskland, og der endog er solgt ny Rug derfra med Afladning i denne Maaned, tør man saaledes snart vente en Forandring til det bedre; af andre tyske Havne kan nævnes Lübeck, som er lidt fastere og slutter til 3½ M. for Salt og lignende. For de russiske Pladsers Vedkommende er Riga ikke saa livlig, hvorimod Libau pr. August søger Skibe for Oljekager til 12 resp. 13 M. Sverig har lidt flere Stenlaster i Markedet; særlig til Hamburg søges flere Skibe til 4 M. Fra Sundhavnene noteres for Lervarer til Stettin, Rostock 3 M., Königsberg 3½ M., Riga 4¼ M. Danmark har i sidste Uge haft færre Laster fra Provinserne, og fra København, hvortil der stadig kun kommer meget faa Skibe, sluttedes bl. a. for Soyakager til Gøteborg 2¼ Kr., Wisby 3 Kr.

Havarier og Forlis.

Sigrid, Skonnert af Mariager, er d. 14. ds., paa Rejen fra Norge til Hjemstedet i Ballast, udfør Skagen bleven paasejlet af en svensk Dampner og har faaet Skade paa Forriggen og Fokkemasten. Louise, Skonnert af Barth, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Halmstad til Kiel med Sten, sunket ved Gulstav. Besætningen reddet og landsat i Nyborg af Assens Skonnerten »Marie Kirstine«.

Niels Juel, Skonnert, har her paa Reden været i Kollision med Skonnert »Ida« og fik nogen ovenbords Skade; »Ida« tog ingen Skade. Begge Skibe har fortsat Rejsen.

Axel, Jagt af Vesterø, kom d. 14. ds. paa Rejsen til Sæby med Trælast paa Grund udfør Læsø Havn, men kom atter flot efter at have lægtret en Del af Lasten.

Eegholm, Dpsk. af København, ankom d. 14. ds. hertil med Skade og Tab af Dækslast.

Isabella, Motorskonnert, har for Indgaaende i Rudkjøbing Havn været i Kollision med Motorbaaden »Fremad«, der tog en Del Skade. »Isabella« er ubeskadiget.

Ringfond, Dpsk. af Stavanger, er i Følge Telegram forlist ved Ivgitut paa Gronland; Mandskabet er reddet. Skibet havde Ladning inde.

Nybygninger, Køb og Salg.

Med Skruedampskibet »Rødfaxe«, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri for Regning Dampskibs-Aktieselskabet

Skandia, Kjøbenhavn, foretoges i Gaar officiel Prøvetur i Sundet, der i enhver Henseende, ogsaa hvad Fart og Kulforbrug angaar, foreløb til den om Bord værende Reders fulde Tilfredshed.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas højeste Klasse «special survey», er 248'—0" langt i Hoveddækket, 38'—0" bredt og 16'—5" dybt i Rummet og forsynet med Triple Ekspansionsmaskine med Overflade Kondensation paa 700 indicerede Hestes Kraft.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet tra

A/S Den danske Mælkcondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 15./7. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 14./7. — Algarve, Borries, afg. Sevilla 14./7. til Havre. — Anglo Dane, Wiberg, afg. Trondhjem 15./7. Syd paa. — A. N. Hansen, ank. Petersborg 15./7. — Antwerpen, Madsen, afg. Alger 8./7. til Antwerpen. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 17./7. — Arno, Strubberg, afg. Messina 16./7. til Alger. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 17./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 14./7. — Beira, Lunge, ank. Riga 18./7. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Wiborg 14./7. — Christian IX, Holm, ank. London 17./7. — Dagmar, Bøgvad, afg. Kristinestad 15./7. hertil. — Douro, Søberg, pass. Dartmouth 16./7. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 18./7. til Libau. — Florida, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 16./7. til Königsberg. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 11./7. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 16./7. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 16./7. til New York. — Hengest, ank. hertil 18./7. — Hjelm, Kylesbech, ank. Danzig 17./7. — Holar, ank. Pernau 17./7. — J. Jacobsen, Petersen, ank. Marseille 16./7. — Jolantha, Simonsen, ank. Libau 8./7. — Kasan, Mikkelsen, afg. Libau 16./7. til London. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 13./7. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 15./7. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 18./7. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 13./7. — Loire, Craignou, afg. herfra 14./7. til Petersborg. — Louise, Larsen, afg. Riga 16./7. til Antwerpen. — Louisiana, pass. Skagen 18./7. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 16./7. til Stratoni. — Moskø, Jønsen, ank. hertil 18./7. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Antwerpen 7./7. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 14./7. — O. B. Suhr, Fisenette, afg. Riga 13./7. til Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Libau 14./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. Norfolk 12./7. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 18./7. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Havre 14./7. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 7./7. — Saxo, Müller, pass. Holtenua 18./7. for Libau. — Seine, Damp, afg. Petersborg 14./7. til Bordeaux. — Texas, Muehldorff, ank. Frederikshald 14./7. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 17./7. — Tiber, Bech, pass. Dartmouth 15./7. hertil. — Tyr, Thanning, ank. hertil 17./7. — United States, Gotsche, afg. Kristiania 18./7. hertil. — Vendsyssel, Larsen, ank. Riga 16./7. — Viking, Meyer, afg. Arendal 18./7. Nord paa. — Karin, ank. hertil 18./7. — Vadsø, ank. Acton Grange 16./7.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Dunkerque 9./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Kronstadt 15./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 10./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 8./7. — Russ, Petersen, afg. Kernowa 14./7. til Bruges. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Haderslev 13./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 8./7. til London. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Barry 5./7. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Batoum 10./7. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kronstadt 14./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, ank. Archangel 9./7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Portland 16./7. for Antwerpen. — Nautik, N. Nielsen, ank. Trångsund 16./7. — Nordsøen, Gram, pass. Hook of Holland 14./7. for Barcelona. — Nexos, Basse, afg. Tångsund 14./7. til Hamnholm. — Ellen, Hansen, afg. Kotka 13./7. til Sevilla. — Fylla, Christensen, pass. Gibraltar 14./7. for Reykjavik. — Gerda, Iversen, ank. Helsingør 16./7. — Hebe, Gregersen, pass. Emden 13./7. for Palma. — Inger, Br. Nielsen, ank. Esbjerg 15./7. — Johanne, Thøgersen, pass. Beachy Head 15./7. for Aarhus. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 13./7. for Preston. — Laura, P. Pedersen, pass. Dungeness 12./7. for Hudva. — Cito, Jepsen, afg. Limerick 14./7. til Newport. — Napoli, Brinch, pass. Newhaven 12./7. til Va-

lencia. — Dagmar, Mathiasen, ank. Trångsund 16./7. — Norma, Mikkelsen, ank. St. Brieux 15./7. — Alfa, Lauritzen, afg. Koivu-
saari 14./7. til Lorient.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Blyth 7./7. til Cette. — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 15./7. — Fanny, Eriksen, pass. Hull 16./7. til Odense. — Lilly, Nielsen, ank. Hernösand 16./7. — Alexy, Lorentzen, afg. Karlshamn 15./7. til Gølle. — Gagny, Sørensen, afg. Stettin 16./7. til Koivussaari. — Mary, Bang, afg. Sundsvall 13./7. til Pecamp.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Aalborg 15./7.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Brändöhamn 16./7. — Kimfaxe, Vestergaard, afg. Ghent 14./7. til Burntisland. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16./7. — Gulifaxe, Petersen, ank. Aarhus 12./7. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Kjøbenhavn 16./7. til Riga.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Hongkong 15./7. til Shanghai. — Tranquebar, van Deurs, afg. Kjøbenhavn 17./7. til Göteborg. — Siam, Cortsen, afg. Shimonoseki 14./7. til Wladivostok. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Antwerpen 16./7. til Genoa. — Panga, Knudsen, pass. Perim 10./7. for Colombo. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./7. til Suez. — Samui, Licht, ank. Bangkok 7./7. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 4./7. til Suez. — Cathay, Frederiksen, ank. Kemi 15./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 16./7. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 11./7. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 14./7. til Havre.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 14./7. til Torneå. — London, Bom, afg. Petersborg 7./7. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Jacobstad 14./7. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 14./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Archangel 9./7. til Amsterdam. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Kronstadt 14./7. — Roma, v. Thun, afg. Cardiff 6./7. til Kronstadt.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 14./7. — Vera, Thing, ank. Akurayri (Island) 13./7. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 16./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kjøbenhavn 15./7. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 15./7. — Sjælland, Dam, afg. Petersborg 16./7. — Agnete, Hansen, ank. Antwerpen 17./7. — Hermia, Somnichsen, ank. Ghent 14./7. — Alice, Schultz, afg. Odense 16./7.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Petersborg 14./7. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Rotterdam 13./7. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Petersborg 16./7. — Peter Willemoes, Jensen, afg. Ghent 17./7. — G. Kock, Møller, ank. Sunderland 17./7. — Hans Tavsen, Klaaborg, ank. Ghent 14./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Windau 15./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Methil 16./7. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Borgå 12./7. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Leith 16./7. — J. D. S. Adolph, Feuger, afg. Yxpila 15./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Calais 15./7. — Ajax, Brøsen, afg. Neufahrwasser 15./7. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. West Hartlepool 16./7.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Petersborg 15./7. — Martha, Christensen, ank. Tynen 15./7. — Elna, Kathje, ank. Cette 10./7. — Therese, Pedersen, ank. Arzew 16./7. — Simone, Møller, ank. Houden Dock 16./7. — Jeanne, Løffler, ank. Toulon 12./7. — Vera, Risø, afg. Kemi 12./7. — Daisy, Lagesen, afg. Rostock 15./7. — Anine, Leth, ank. Palma 17./7.

Thore. Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 13./7. — Ingolf, Schiøtz, ank. Faskrudsfjord 15./7. — Echo, Tørgersen, afg. Stavanger 17./7. til Færøerne og Island.

Thurs. H. A. Hansen, afg. Bristol 15./7. til Svendborg.

Sejlskibe.

Æra. Marie, Weber, ank. Pontrioux 12./7. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./7. — Lauritz, Folmer, ank. Swinemønde 13./7. — Atlantic, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 10./7. p. R. t. Lymington. — Cecilie, Svarrer, ank. Kjøbenhavns Red 10./7. p. R. t. Greenhite. — Hosanna, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 10./7. p. R. t. Yersey. — Mars, Stegmann, ank. Rudkjøbing 15./7. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 14./7. — Emanuel, Bager, ank. Kjøbenhavns Red 13./7. p. R. t. Storeham. — Forældres Minde, Christensen, ank. Nykjøbing S. 15./7. — Norden, Rasmussen, ank. Middleborough 15./7. — Nauta, Starke, ank. Jobbattearm 15./7. — Hekla, Hermansen, ank. Göteborg 16./7. — Svanen, Mollemann, ank. Faxø Ladeplads 16./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 19. Juli 1910. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Anker og Kæder have til Salg

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen. Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt: Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och fern expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Harald Christensen.

Skibsmægler Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Dr. med. Goldschmidt.

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Treffes kl. 10—12 og 7—8; for Damer kl. 6—7

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
SØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres. Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5525

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n, Marstal: Jeg er ikke ganske sikker paa, om dette Forslag er foreneligt med §§ 6 og 7 i Foreningens Love. For saa vidt de er det, vil jeg anbefale at give Bestyrelsen denne Bemyndigelse. Vi har jo i denne Forening den Ejendommelighed, at Forretningsgangen er fastsat ved Lovene, hvad der ellers ikke er Tilfældet i andre Foreninger.

Dirigenten: Jeg vil dog ikke finde det stridende mod Lovene, at Bestyrelsen selv vælger indenfor sin Midte et Forretningsudvalg. Naar man vil være aldeles sikker, kan man imidlertid betragte det som en Lovforandring, saa at der til Forslagets Vedtagelse kræves kvalificeret Majoritet.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Mangler der saa ikke de 14 Dages Varsel? Kan man uden videre stille Forslag om Lovforandring, uden at det har været bekendtgjort paa Dagsordenen for Generalforsamlingen?

Dirigenten: Jeg tror ikke, at der er Tale om Lovforandring, men det sikreste er at betragte det som en saadan. Jeg vilde mene, at man ganske roligt kunde vedtage en saadan Foranstaltning.

Sekretæren: Jeg tror ikke, det kan være nødvendigt at foretage en Lovforandring i denne Anledning. Der staar i § 6: »Formanden kan skriftligt forlange Erklæringer fra Bestyrelsens Medlemmer om foreliggende Sager, og en af Formanden i Henhold til saadanne Erklæringer tagen Beslutning har samme Gyldighed, som om den var tagen i et Bestyrelsesmøde.« Der gives her Formanden en meget udstrakt Beføjelse, saa at jeg ikke mener, at Nedsættelsen af et Forretningsudvalg overskrider Bemyndigelsen i dette Stykke.

Dirigenten: Jeg har som sagt samme Mening som Sekretæren.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Jeg maa beklage, at jeg har den stik modsatte Opfattelse. Her er udtrykkelig nævnt, at det er Formanden, som paa Grundlag af de indhentede Erklæringer skal tage Beslutning. Men nu er der Tale om at nedsætte et Forretningsudvalg, hvori Formanden maaske end ikke har Sæde, og som skal bemyndiges til sammen med Sekretæren at træffe Afgørelser.

Noget andet er, at jeg kunde tænke mig at bruge § 7, hvor der staar, at Sekretæren besøger Foreningens løbende Forretninger og repræsenterer Bestyrelsen i den daglige Drift osv., idet man saa sagde: Sekretæren ønsker at være fritaget for det Ansvar, der vitterligt medfølger, og derfor faar han et Forretningsudvalg ved sin Side. Derved udstrækker man Begrebet »løbende Forretninger« til noget mere, end det hidtil har omfattet. I saa Tilfælde lænker jeg, at vi kunde forsvare at nedsætte Udvalget. Men sammenholder jeg Forslaget med § 6, ser jeg ikke rettere, end at den beviser lige det modsatte.

Sekretæren: Jeg forstaar ikke Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen paa ånden Maade, end at han mener, at Formanden skal have absolut Veto.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Det er netop det, han ikke har. Han skal paa Grundlag af det, der er fremkommet i Erklæringerne, tage Beslutning. Han kan ikke lægge dem til Side og saa træffe Beslutning.

Sekretæren: Formanden kan forlange skriftlige Erklæringer, og paa Grundlag af dem kan han tage Beslutning. Men det er selvfølgelig Meningen, at Formanden skal have Veto-Ret ogsaa, naar dette Udvalg nedsættes. Det er underforstået. Hvis Forretningsudvalget vedtager noget, han ikke synes om, kan han ganske roligt kassere det for Ansvar for Beslutningen skal ligge et bestemt Sted.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Saa kommer jeg til at gøre den Bemærkning, at saa er jeg endnu mere uenig med Sekretæren. Den Veto-Ret har Formanden erholdt ikke i Henhold til § 6. Jeg er klar over, at det har været Brug; det var netop et af de store Stridsspørgsmaal, at Formanden havde gjort det. Men han havde netop den Gang tiltaget sig den Myndighed. Det var en af Fadæserne, som jeg paatalte. Jeg fik Skyld for at have baaret mig forkert ad, men derfor havde han ligegodt gjort det. Det var dér, Tampen brændte.

Kaptajn F i s c h e r: Efter det, Hr. Navigationsskolebestyrer Hansen hævder, er det ligefrem nødvendigt at nedsætte et Forretningsudvalg. Han har sagt, at Formanden har gjort en Fejl; det kan ogsaa ske fra Bornholm.

Dirigenten: Jeg mener, at Bestyrelsen ikke behøver nogen Bemyndigelse fra Generalforsamlingen til at nedsætte et saadant Forretningsudvalg, men at den roligt kan gøre det paa egen Haand. Det forekommer mig ikke at være i Strid med Lovene, idet Forretningsudvalget betragtes som dem, der afgiver Erklæring og derefter oversender disse Erklæringer til Formanden. Derved vil det gaa, som der staar i Lovene, at der indhentes Erklæringer; hvorvidt det skal være fra samtlige Medlemmer af Bestyrelsen eller fra enkelte Medlemmer, staar der ikke noget om her.

Formanden: Jeg er ikke Jurist, saa jeg tør ikke bestemt udtale en Mening om, hvilken af de fremsatte Synsmaader der er den rigtige. Men Hensigten med Nedsættelsen af Udvalget var kun, at i Nødstilfælde, hvor der kræves en meget hurtig Besvarelse, skulde det træde til. Ellers i al sin Almindelighed vil Sagerne gaa sin sædvanlige Gang. Vi havde fornylig et lille Tilfælde af denne Art. Det drejede sig om Ventilationsrør fra Dækket ned i Lasten. Ministeriet skulde have Svar senest den 24. Juni. Det vilde være umuligt at skrive til Bestyrelsesmedlemmerne paa de forskellige Steder og indhente deres Erklæringer om Sagen og faa den i Tide ekspederet til Fællesrepræsentationen og videre til Ministeriet. I saadanne Tilfælde mener jeg, det vilde være særlig heldigt, om et saadant Udvalg kunde have Bemyndigelse til at svare, for at vi ikke skal komme bagefter med vort Svar. Jeg tror ligesom vor ærede Dirigent, at Bestyrelsen har Ret til at nedsætte Forretningsudvalget paa egen Haand, men af Høflighedshensyn overfor Generalforsamlingen vil vi gerne have Deres Billigelse deraf.

Navigationsskolebestyrer F. H a n s e n: Paa det Grundlag er jeg udmærket tilfreds.

Dirigenten: Naar selv Oppositionen indrømmer at være tilfreds, kan Forsamlingen vel give sin Tilslutning.

Forsamlingen gav Bestyrelsens Forslag om at nedsætte et Forretningsudvalg sin Tilslutning.

Man genoptog derefter Diskussionen om

Medlemsbladet.

Translatør R a s m u s e n, Svendborg: Jeg er bange for, at denne Sag skal trætte Forsamlingen, men jeg er nødt til at forelægge det Forslag, som blev vedtaget i Rønne. En af de Mærkværdigheder, der fremkom i Svaret fra *Dansk Søfartstidende* under de Forhandlinger, der blev ført, var den Udtalelse, at det var mærkeligt, jeg ikke fremsatte et Forslag, som jeg kunde garantere vilde blive vedtaget. Det Forslag, jeg fremsatte til Bladet, var et Forslag, jeg fremsatte for egen Regning for at undgaa yderligere Divergenser om Forslaget, som jeg senere vilde forelægge Afdelingen til Godkendelse, uden at jeg kunde garantere for det. Nu maa man vide, at der er 16—17 Kredsstyrelser. Jeg skulde have Svar fra alle disse, fra

Folk rundt omkring i alle Østersøhavnene. Det var ikke saa let at faa de Svar, derfor kunde jeg ikke gøre andet.

Jeg kommer nu til det Forslag, som blev vedtaget i Rønne. Det lyder saaledes: »Bestyrelsen bemyndiges til at søge Samarbejde med Hovedbestyrelsen om Udgivelsen af et fælles Medlemsblad«. Det er dette Forslag, jeg herved tillader mig at fremsætte. Det sigter altsaa til Samarbejde mellem Afdelingen og Hovedforeningen, eller gaar med andre Ord ud paa, at Hovedforeningen udgiver et Medlemsblad. Der stod ikke i vor Resolution noget om, hvorledes Bladet skulde være, eller om at Skridtet betød en Løsrivelse fra *Dansk Søfartstidende*. Jeg har strakt mig saa vidt, jeg kunde, i de førte Forhandlinger, som jeg har været saa ulykkelig at faa lagt paa mine Skuldre. Jeg vil fremhæve, at jeg opræder kun som Talsmand for Afdelingen for mindre Skibe. Jeg er overbevist om, at for mig vilde Udgivelsen af et saadant Blad betyde forøget Arbejde, men samtidig ogsaa forøget Tilfredsstillelse ved Arbejdet. Jeg kunde tænke mig Sagen ordnet saaledes, at Foreningen udgav et Maanedssblad. Der kunde forhandles om Størrelsen, om Bladet skulde være paa 4 eller paa 8 Sider — 4 Sider vilde jeg tro var tilstrækkeligt. Og i dette Blad tænkte jeg mig indrykket de vigtige Skrivelser, som gaar igennem Foreningen, og der skulde saa agiteres og skrives Artikler deri, som kunde have Interesse, som kunde vække Selvfølelsen, Æresfølelsen, Samfølelsen hos Skibsførerstanden i det hele taget. Et saadant 4-sidet Medlemsblad vil koste 30 Kr., et 8-sidet vil koste 65 Kr. i 1,000 Eksemplarer, Forsendelsesomkostninger iberegnet, altsaa, hvis Foreningen gaa med dertil, under Redaktion af Kaptajn Minor Rasmussen og mig. Det skulde ikke indeholde andet end Foreningens egne Anliggender, som da kunde blive debatteret deri, hvorhos »Søfartstidende« kunde bibeholdes. Hvis vi holder os til et 4-sidet Blad en Gang om Maaneden, vil Udgiften derved blive 12 Gange 30 Kr. altsaa 360 Kr. om Aaret. Skulde vi have et større Blad — hvad jeg næsten ikke kan tænke mig skulde behøves — vilde Udgiften altsaa blive den dobbelte. Hvis dette ikke bliver vedtaget her, er det min Plan, at Afdelingen selv til Vinter udgiver sit eget 4-sidede Medlemsblad. Meningen er ikke, at det skal betyde en Krigserklæring eller være nogen Konkurrent til *Dansk Søfartstidende*. De skal se, naar Bladet kommer, at det indeholder blot vore egne private Meddelelser. I de seks Vintermaaneder vil det koste c. halvdan hundrede Kroner, som vil være vel anvendt, mener jeg. Men Spørgsmaalet er altsaa: Vil Hovedforeningen være med til at udgive et Foreningsblad med Bibeholdelse af Søfartstidende, et Foreningsblad, som — for ikke at tage mere, end vi kan gabe over — skulde komme én Gang om Maaneden under Redaktion af Kaptajn Minor Rasmussen og mig?

F o r m a n d e n: Jeg indtager det samme Standpunkt til den Sag, som jeg indtog ved den mindre Afdelings Generalforsamling i Rønne: Jeg kan indse det berettigede i, at et saadant Medlemsblad kommer frem, men jeg tænker mig Sagen ordnet paa en lidt anden Maade end Hr. Rasmussen. Jeg havde tænkt mig, at for at spare denne Udgift kunde simpelthen d'Hrr., som vilde være Redaktion af et saadant Blad, som det af Hr. Rasmussen foreslaaede, skrive deres Artikler til *Dansk Søfartstidende*. Der er ingen Ting i Vejen for, at Bladet vil overlade en Side eller to til det. (Translatør Rasmussen: Det er det, Bladet ikke har villet.) Jo, naar vedkommende sætter sit Navn under. Lad os i alt Fald gøre et Forsøg paa at skrive i *Søfartstidende*, sætte Navn under og behandle det som et Medlemsblad for os selv. Lad os se, om Bladet vil nægte os det. Jeg tror det ikke. Paa den Maade faar vi Sagen i Gang, og vi sparer direkte Udlæg. Saaledes har man tænkt sig det fra først af. Jeg tror, det kunde blive realiseret, hvis man behandlede Sagen med Velvilje.

T h. N i e l s e n, Svendborg: Jeg vilde meget beklage, hvis denne Bladstrid skulde have en skadelig Indvirkning paa Sejlskibsorganisationernes Bestaaen. Det er blevet udtalt forskellige Gange, at hvis vi fik det her omtalte Medlemsblad, vilde det blive en Konkurrent til *Søfartstidende* og maaske derigennem avle Splittelse. Jeg vilde meget beklage det, for delt i mindre Partier vil vi ikke kunne virke med samme Styrke paa højere Steder, som naar vi staar samlet. *Søfartstidende* har været diskuteret mere end en Gang. Al Respekt for det Blad, naar det blot ikke skal betegnes som Medlemsblad. Det kan det ikke være eller blive, saadan som det hidtil er blevet redigeret. Et Medlemsblad skulde være en Ting indenfor Foreningen, et Middel, hvorved man kunde tale med hverandre om fælles Sager. Jeg formener f. Eks. ved en eller anden Lejlighed, at jeg har lidt den eller den Overlast; jeg vil rolig overlade Bedømmelsen af Sagen til mine Kolleger, men jeg holder ikke af at blotstille min Forklarelse for vedkommende, der efter min Formening har forurettet mig, og det kan jeg ikke undgaa, hvis jeg skriver derom i *Søfartstidende*. Den kan købes i enhver Kiosk, enhver kan se, hvad jeg har skrevet, og hvad jeg har beklaget mig over, uagtet det er noget, som ikke har Adresse til Offentligheden men til mine Kolleger, Medlemmerne i Foreningen. Af de mindre Skibe er de fleste beklageligvis tvungen ind i Foreningen. Det var en Ting, som vistnok vilde være unødvendig i det Øjeblik, vi fik vort eget Organ, vort eget virkelige Medlemsblad, hvori Medlemmerne paa jævn og loyal Maade, som deres Natur er, kunde komme til at tale med hverandre, overbevise hverandre, berette om de forskellige Fejl og Uheld, som er indtruffet paa deres Livsvej. Derfor mine Herrer vil jeg meget anmode Hovedbestyrelsen om nøje at overveje, hvad Betydning en Adskillelse af de to Foreninger, Afdelingen for mindre Skibe og Hovedforeningen, kunde faa. Medlemsantallet er vel næsten lige stort i begge Foreninger. En Adskillelse vilde faa stor Betydning for Sejlskibsfartsorganisationernes Bestaaen, og den vilde betyde en Svækkelse for dem. Derfor, mine Herrer, beder jeg Dem endnu en Gang nøje overveje Sagen, før De tager nogen Bestemmelse. Det, som vistnok Hr. Mægler Hansen og Formanden har udtalt et Par Gange, at vi kunde faa en Side eller to i *Dansk Søfartstidende*, vilde efter min Formening aldeles ikke nytte. Det vil ikke blive godkendt, i hvert Fald ikke indenfor Afdelingens Rammer. Det er ikke et offentligt Organ, vi vil have, men et virkeligt Medlemsblad, og det er *Søfartstidende* ikke.

Kaptajn F i s c h e r, Vejle: Jeg vil gerne spørge Redaktionen af *Søfartstidende*, hvorfor Bladet skal udgaa to Gange om Ugen. Der vil spares en hel Del Porto, hvis det kun udkom en Gang om Ugen. Hvorfor kan én Gang ikke gøre det?

Mægler H. A. H a n s e n: Der har flere Gange været talt om »Medlemsblad« og »officielt Blad«, og der har været talt om »Foreningens Organ«. *Dansk Søfartstidende* er jo danske Sejlskibsredere officielle Organ, og jeg ser ikke, hvad Forskel, der egentlig er mellem »Medlemsblad« og »Foreningens Blad«. Jeg forstaar ikke, hvad Nytte det skulde bringe, om der stiftedes et særligt Medlemsblad. Det maatte altsaa blive et Blad indenfor den samme Organisation, men er der nogen Anledning dertil? Som Kaptajn Fischer sagde, *Søfartstidende* udgives to Gange om Ugen i Stedet for én. Det kan efter min og den almindelige Opfattelse kun betragtes som et Gode, idet man derved faar de forskellige Meddelelser to Gange ugentlig i Stedet for én. Jeg maa her gøre opmærksom paa, at hvis det ikke i sin Tid var blevet vedtaget, at *Dansk Søfartstidende* skulde udgaa to Gange ugentlig, saa havde det staaet lige for Døren, at Dampskibsrederforeningen og Grosserersocietetet havde udgivet et særskilt Blad, hvilket vilde have været til stor Skade for *Dansk Søfartstidende*. I al Almindelighed maa man dog gaa ud fra, at man hellere har et Dagblad end et

Ugeblad, og hellere et Blad, som udgaar to Gange ugentlig end et, der kun udgaar en Gang.

Naar her er Tale om yderligere Udgivelse af et Medlemsblad, hvis Udgifter altsaa skulde bæres af den samme Kasse som *Dansk Søfartstidende*, vil jeg udtale, at det er min Overbevisning, at den Udgift kan ikke bæres. Jeg ved det med Sikkerhed. Man maa nøje overtænke den Sag. Hvis man vil starte et Medlemsblad, maa det efter min Mening være en ganske anden Sammenslutning, som udgiver et saadant Blad. Jeg kan ikke se, at det kan forenes med dette Foretagende. Jeg kan ikke andet end fraaade at søge startet et særligt Medlemsblad. Jeg formener nemlig, at vi har et Medlemsblad i *Dansk Søfartstidende*. Det er jo ikke Meningen, at man vil skrive noget, som ikke taaler at se Dagens Lys. Lad os lukke op for alt, og lad os faa alt frem, som har Interesse for dansk Søfart, og det vil blive optaget i *Dansk Søfartstidende*. Jeg kan ikke se rettere, end at det er vort Medlemsorgan, idet det bliver tilstillet samtlige Medlemmer. Der er udtalt, at det kan ikke komme i Kontakt med Interesserne navnlig i den mindre Afdeling. Jeg gaar ud fra, at man i den mindre Afdeling, hvor hvert Medlem jo ogsaa faar sit Eksempplar, gør ligesom vi andre, nemlig tilstiller Kaptajnerne Eksemplarer. Jeg ser ikke, der er nogen Grund for Bestyrelsen til at indgaa paa et saadant Forslag som det fremsatte.

Maa jeg gøre endnu en lille Betragtning gældende. Jeg maa gøre opmærksom paa, hvor vanskeligt det er at paalægge Medlemmerne større Udgifter; der har været talt om det her i Dag, at en Kontingentforhøjelse kunde der næppe være Tale om. Hvis man begynder paa noget saadant, er jeg bange for, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening ryster i hele sin Grundvold, og det skulde den dog nødig. Der kan komme de Dage, hvor vi absolut maa have en Kontingentforhøjelse, men saa længe der ikke foreligger noget Bevis for, at vi ikke kan klare os med det, vi har, maa vi ikke gaa til Kontingentforhøjelse, og vi maa ikke udsætte denne Forening for en forøget Udgift, den ikke kan bære.

F o r m a n d e n: Jeg gaar maaske lidt videre end Hr. Mægler Hansen. Jeg mener, at kan vi komme den mindre Afdeling i Møde paa nogen mulig Maade, saa maa vi gøre det. Vi maa tage alle de Hensyn, som det er muligt at tage, for vi kan se, hvad Følgen vil blive, hvis der kommer et saadant Medlemsblad for den mindre Afdeling. For de mindre Skibsføreres Vedkommende hjemme paa Bornholm ved jeg, at i det Øjeblik der kommer et Medlemsblad, melder de sig ud, vil ikke holde Søfartstidende længer, og jeg tror, at det samme vil være Tilfældet andre Steder i Landet. Derfor tror jeg, at vi maa bøje os mod hinanden fra begge Parter. Det skulde nødig gaa saaledes, at vi skiltes ad og gik hver sin Vej. Vilde den mindre Afdeling nærme sig os og begynde paa den Maade, jeg foreslog før, saa vilde der spares en Del i direkte Omkostninger. Det behøvede jo ikke at være en Ordning for Tid og Evighed, men man kunde jo gøre et Forsøg. Nu har vi mange Holdere til Søfartstidende. Naar vi i Bladet fik en Side eller to, som blev redigeret af Hr. Translatør Rasmussen, saaledes at alt, hvad der indrykkedes paa de Sider, indgik til ham og han personlig tog Ansvaret overfor *Dansk Søfartstidende* for, hvad der kom til at staa der. saa kunde vi paa den Maade faa dette Medlemsblad startet uden direkte Omkostninger. Paa den Maade synes jeg, at man kunde imødekomme den mindre Afdeling. Jeg mener, at vi skal tage saa meget Hensyn til den som muligt, bøje os saa meget, som vi paa nogen Maade kan.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 22. Juli 1910.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 20. Juli. (Ritz. Bur.) Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Maimaxa« af Archangelsk' Vegne dømt til at betale Svitzer 35,000 Kr. for Skibets Bjergning efter Grundstødning den 5. Marts 1910 ved Ærteholmene.

— Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Københavns Kul- og Koks-kompagni frifunden for Tiltale af Dampskibet »Draupner«s Rederi Johan C. Gjertsen Eftf. i Bergen i en Sag angaaende Liggedagspenge for 1 Dag, da det ikke var bevist, at en ved Strejke af organiserede Arbejdere afbrudt Losning havde kunnet foretages ved andre Arbejdere, samt idet Kul- og Koks-kompagniet ikke ubetinget fandtes pligtig til at afværge Strejken ved at give efter for de organiserede Lossearbejderes — berettigede eller uberettigede — Fordringer. Sagens Omkostninger paalagdes Rederiet.

Brand i en Petroleumsdampner. Kjøbenhavn, 19. Juli. (Ritz. Bur.) I Tankdamperen »Standart«, der er hjemmehørende i Hamburg og for Øjeblikket ligger ved Refshaleen for at losse Petroleum, er der Kl. 3¼ i Morges opstaaet Ild. Alt disponibelt Slukningsmateriel, saavel Havnevæsnets som Brandvæsnets, er til Stede.

»Standart« var d. 18. ds. ankommen hertil med en Ladning Petroleum bestemt til det danske Petroleum-aktieselskab. Efter at der var slaaet Brandalarm, mødte 4 Dampsprøjter, Havnevæsnets Dampfartøjer »Grane« og »Asa« og Svitzers »Kaltegat«. Talrige Eksplosioner i det Indre gjorde Slukningen meget vanskelig, og Skibet betragtes som fuldstændig ødelagt. Ilden er formodentlig opstaaet ved, at Petroleum er strømmet ind til Fyret og dér er bleven antændt. Kaptajnen og hans Hustru maatte flygte i det blotte Linned ud fra deres Kahyt. Hele Mandskabet, der bestaar af 34 Mand, er reddet.

Ved 5-Tiden om Eftermiddagen blev Ilden i Petroleumstankdamperen »Standart« slukket.

Udenlandsk Skib dømt i England for Overtrædelse af Lastelinie-loven. Fra Liverpool skrives der til »Shipp. Gaz.« den 16. Juli: »I Dag er der her forefaldet det Tilfælde i Politiretten, at Føreren af en udenlandsk Dampner var indstævnet for at have overlastet sit Skib tre Tommer. Han blev idømt en Bøde af £ 10 og Sagens Omkostninger. Dette er saavidt vides den første Retsforfølgelse af en udenlandsk Dampner i Henhold til Section 442 of »the Merchant Shipping Act« og Section 1 i den ny Lov.«

Fra Meteorologisk Institut har vi modtaget Nautisk-Meteorologisk Aarbog 1909. Denne bringer Meddelelser om Isforholdene i de arktiske Have og om andre Forhold fra Farvanderne omkring Island og Grønland, en Statistik over Isforholdene i de danske Farvande, samt klimatologiske og hydrografiske Observationer, der udføres ved Fyrdirektoratets og en Del private Folks Velvilje fra elleve danske Fyrskibe og sytten Kyststationer.

Forlist Skib. Stavanger, 18. Juli. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Ringfond«, tilhørende Sigvald Bergesens Re-

deri, er sunket ved Grønland, hvor det havde lastet Kryolit i Ivigtut. Skibet var fragtet af det danske Kryolitselskab, og Efterretningen om Forliset er indløbet fra den danske grønlandske Handels Skib »Hans Egede«, som havde meldt Forliset til Fair Hill. Mandskabet er reddet. Skibet var assureret, derimod ikke Lasten. Det var Ishindringer, der foranledigede Forliset.

Passeret Skib. Føreren af Dampskibet »United States«, Kaptajn R. Gøtsche, meddeler, at han den 15. ds. paa 57° 45' N. Br. og 18° 0' V. Lgd. passerede 3-mastet Skonnert N. P. M. H. (»Ofelia« af Marstal).

Fragtmarkedet.

Der har i den forløbne Uge gennemgaaende været sluttet livligere, og i flere af de ledende Markeder spores der en bedre Tone. Dette gælder først og fremmest om La Plata og Indien, hvorfra Raterne er højere, hvorimod Sortehavet og omliggende Distrikter har skuffet noget, thi ved et meget rigeligt Udbud af Damperrum trykkedes Raterne noget, navnlig for ganske prompt Tonnage, men det ser ud, som om Markedet er ved at rette sig igen. I hvert Fald er der nu mere Begær fra Sortehavet, og La Plata er fast for prompt Lastning. Medens der for en halv Snes Dage siden betaltes omkring 10/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, prompt, er der for nylig sluttet til 12/ à 12/6, pr. August til 11/6 à 11/9 og pr. September til 10/6 à 10/9, 6 d. mindre direkte Havn. Der er uden Tvivl betydelige Kornmængder rundt omkring, som skal afskibes, og det ser nærmest ud til, at de kommende Uger vil bringe yderligere Fremgang i Fragterne. Fra Odessa eller Nikolajeff har der ved ret ringe Forretning sidst været betalt c. 8/ til udsøgt Havn, hvorimod Rumænien tog livligere fra, og der betaltes 7/6 à 7/9 fra Sulina til London eller Rotterdam, prompt, 8/9 L. H. A. R. 9/3 Hamburg pr. 10./31. August. Fra Azow er Raten 8/6 à 8/9 »any« for større Baade, 9/ à 9/3 N. C. for mindre, medens Donauen betalte 8/9 L. H. A. R. prompt, 9/3 pr. 25. Juli/15. August. Middelhavet har et jævnt normalt Antal Laster at byde paa, og Raterne tør nok siges at være en Kende bedre end for nogle Uger siden. Bilbao betaler 4/ Newport, 4/3 à 4/4½ Middlesbro eller Rotterdam. Nordamerika har ikke meget at byde paa, men da Tonnage heller ikke er rigelig, er Markedet fast. For Træ fra Kanada betaltes bl. a. 30/ à 31/3 fra St. John eller Gaspe til Englands Vestkyst. Fra Golfen sluttedes der nogle Tømmerlaster til 110/ River Plate, 80/ Belfast, Barrow og Bristol. Fra Østersøen sluttet der ret livligt, og det er glædeligt at konstatere, at Laster stadig er til Stede i rigeligt Maal. Der kommer i Særdeleshed flere Kornlaster frem, baade fra Petersborg og de sydligere Havne, og Korneksporten vil antagelig snarere tage til end modsatte. Fra St. Petersborg betales c. 1/1¾ Hvedebasis til London eller Rotterdam, 1/3¾ Emden, Brake eller Antwerpen. 1/6¾ à 1/7½ Rouen. For Kortprops fra St. Petersborg noteres 25/ til Østkyst Kulhavn og for Pulpwood Mk. 22 til Rotterdam. Der sluttedes en Del Baade fra Windau til 10¾ d. à 11 d. Havrebasis til London, Hull eller Rotterdam, 11½ d. Antwerpen, men fra Libau, hvorfra Eksporten endnu kun er ringe, opnaas knap saa meget. Riga er uforandret paa Basis af 22/ D./B. til Østkysten, Frcs. 26/27 Antwerpen eller Ghent, 31 Rouen, 34 Bordeaux, Hfl. 13 for Kappbjælker til Holland. Kulfragterne viser gennemgaaende ingen Forandringer, men fra

Forthet har der været sluttet meget lidt paa Grund af »holidays«. Blandt Befragningerne nævner vi: 3/6 St. Petersborg (2200), 3/2 Riga (1400), 3/3 Swinemünde (1400), 4/ Rendsburg (1500), 4/6 Helsingør (900), 8/6 Reykjavik (1200), 16/6 River Plate (4000). Fra Tynen eller Blyth betaltes: 3/ Kronstadt (3000), 4/ Helsingfors (1200), 3/10½ Gefle (2200), 3/6 Pillau (3200), 4/6 Nakskov (800). 3/4½ Aarhus (2800), 3/9 à 3/10½ nordlige Norge, 3/6 Antwerpen (1700), 4/6 Rouen (1500), 6/6 Karthagena (1200), 5/3 Marseille (3400), 5/6 à 5/7½ Genua, 6/ Savona (2500) & 6/1½ Venedig (5700). Fra Cardiff blev der sluttet til: 4/ St. Petersborg (2600), 3/10½ Kronstadt (1900), 4/ Antwerpen (2100), Frcs. 5 Bordeaux (2100), 4/9 Lissabon (2000), Frcs. 7 Marseille (3800), 5/6 Genua (4000), 5/4½ Neapel (4500), 6/3 Palermo (2200), 5/4½ Konstantinopel (3000), 5/ Port Said (5500), 10/6 Colombo, 15/ Rio Janeiro (5000) & 16/6 River Plate (4800).

Efter at dette er skrevet, er der indløbet Telegram om en betydelig Strejke blandt Jernbanearbejderne paa Englands Nordøstkyst, hvilken Strejke allerede nu skader Kulafskibningerne betydeligt og forlænger Dampernes Ekspeditioner. Forhaabentlig bliver Strejken dog ikke af lang Varighed.

Fra Sø og Land.

Faldet over Bord og druknet. Dragør, 18. Juli. (Ritz. Bur.) Kaptajnen paa den svenske Skonnert »Gustaf« af Viken, der i Eftermiddags passerede Dragør, meddeler, at den danske Letmatros Carl Florian Petersen af Ordrup, der var forhyret med Skonnerten, for c. 8 Dage siden er faldet over Bord i Østersøen. Den Forulykkede var 19 Aar gammel. Skonnerten er paa Rejse til Randers.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau
ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.
Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 19./7. til Libau. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 14./7. — Algarve, Borries, ank. Havre 20./7. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 20./7. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Petersborg 15./7. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 18./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 19./7. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Algier 19./7. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 17./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 14./7. — Beira, Lunge, afg. Riga 20./7. til Petersborg. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Kristinestad 21./7. — Christian IX, Holm, ank. London 17./7. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 19./7. til Tarragona. — Douro, Søberg, ank. hertil 21./7. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 20./7. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 5./6. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 18./7. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 11./7. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 20./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Marseille 16./7. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 21./7. for Rotterdam. — Kasan, Mikkelson, ank. London 18./7. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 13./7. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 15./7. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 20./7. til Reval. — Leopold II, Jacobsen, afg. Hull 18./7. til Libau. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 20./7. til Trangsund. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 20./7. — Louisiana, ank. hertil 19./7. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Straton 19./7. til Algier. — Moskov, Jonsen, ank. hertil 18./7. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Antwerpen 19./7. til Havre. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 14./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 18./7. — Omsk, Harder, ank. Libau 14./7. — Oscar II, Hempel, ank. New York 12./7. — Pennsylvania, Lissner, ank. Savannah 20./7. — Perm, Chri-

(Fortsættes Side 551.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1503. Fyrlamper forandret, Norge. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes: Askroven Fyrlampe viser grønt Lys fra S. 16° V. til S. 46° V., ind paa Tansø og Askroven, i øvrigt uforandret.

Kvaloklubben Fyrlampe viser Et-Lyn hver 4. Sek. I øvrigt uforandret. Indre Hare Fyrlampe viser hvidt Lys fra S. 43° Ø. til S. 27° Ø., rødt Lys derfra gennem S. til S. 72° V., fri N. for Djupsundsholmtæren, hvidt Lys derfra til S. 80° V., fri S. om 1. m Grundens Skollen, grønt Lys derfra gennem V. til N. 63° V., fri N. om Skjerlingfluh, hvidt Lys derfra til N. 51° V., rødt Lys derfra til N. 36° V., i øvrigt uforandret.

Baltsernes Fyrlampe viser Lys med Formærkelser. Flammens Højde: 32 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 941. Kjøbenhavn 1910.)

1504. Fyr atter tændt, Hvidingsø. Hvidingsø Fyr er atter tændt. Det viser Fire-Lyn hver 20. Sek. Lysevnen: 18,5 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1346. Kjøbenhavn 1910.)

1505. Tønder flyttet, Osterens, Ems, Tyskland. De Farvandet ved Brauer-plate i Osterens har forandret sig, er følgende Tønder flyttet saaledes:

OD ligger nu paa 53° 39' 38" N. Br. 6° 41' 40" Ø. Lgd., OE paa 53° 39' 12" N. Br. 6° 43' 22" Ø. Lgd., OF paa 53° 38' 53" N. Br. 6° 44' 36" Ø. Lgd., O3 paa 53° 39' 57" N. Br. 6° 42' 40" Ø. Lgd., O4 paa 53° 39' 21" N. Br. 6° 44' 9" Ø. Lgd. og O5 paa 53° 38' 51" N. Br. 6° 45' 42" Ø. Lgd.

1506. Sæminevvelser, Schulpengat, Zeegat van Texel, Holland. I Schulpengat afholdes Sæminevvelser ud for Fort Kijkduin indtil den 15de Oktober 1910. Der kan ved Pladsen vises røde og grønne Lys og anvendes elektriske Søgelys.

1507. Lystønde midlertidig udlagt, Inschoot, Zuiderzee. I Inschoot er midlertidig udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 7 Sek., 600 m N. t. Ø. fra Spidstønde Nr. 3, paa 53° 13' N. Br. 5° 8' 8" Ø. Lgd.

1508. Dybde, IJmuiden. I IJmuiden Havneumunding og i Løbet til den store Sluse er den mindste Dybde ved daglig Lavvande nu 9,6 m.

1509. Vrag forsvundet, Bokkegat, Zeegat van Goeree. Vraget, som laa sunket i Bokkegat, paa 51° 51' 18" N. Br. 3° 56' 13" Ø. Lgd., er forsvundet.

1510. Vrag borttaget, Bokkegat, Zeegat van Goeree. Vraget af Skonnerten »Renovna«, som laa sunket i Bokkegat, er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 301. Kjøbenhavn 1910.)

1511. Forandring i Afmærkning, Nauw van Bat, Schaar van Waarde, Schelde. I Schaar van Waarde er Stumpstønde Nr. 2 flyttet og ligger i 9,6 m Vand, paa 51° 24' 18" N. Br. 4° 3' 22" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 er flyttet og ligger i 9,6 m Vand, paa 51° 23' 55" N. Br. 4° 3' 49" Ø. Lgd. og har afkortet Kegle som Topbetegelse. I Nauw van Bat er Spidstønde Nr. 36 flyttet og ligger i 7,5 m Vand, paa 51° 23' 41" N. Br. 4° 11' 5" Ø. Lgd. I Farvandet ovenfor Bat er sort Lystønde Nr. 43 flyttet og ligger i 5,6 m Vand, paa 51° 23' 29" N. Br. 4° 12' 42" Ø. Lgd. Den røde Vinkel i Rilland lave Fyr skal forandres efter Lystønden.

1512. Afmærkning forandret, Farvandet ovenfor Bat, Schaar van Waarde, Schelde. Stumpstønde Nr. 45 i Farvandet oven for Bat er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 45, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., 51° 23' 27" N. Br. 4° 12' 41" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 5 i Schaar van Waarde har Ballon og ligger nu i 6,5 m Vand, paa 51° 23' 40" N. Br. 4° 8' 24" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 6 og 7 i Schaar van Waarde er flyttet og ligger nu henholdsvis i 4,5 m Vand, paa 51° 23' 26" N. Br. 4° 8' 43" Ø. Lgd., og i 4,1 m Vand, paa 51° 23' 8" N. Br. 4° 8' 58" Ø. Lgd.

1513. Tønder flyttet, Gunfleet Sand, Themsens, England. Den sorte Klokketønde Swin Spitway er flyttet og ligger nu 5 Sm. S. 25° Ø. fra Clacton Vandtaarn. 51° 42' N. Br. 1° 12' Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde West Gunfleet er flyttet og ligger nu 5,4 Sm. S. 48° Ø. fra Clacton Vandtaarn. 51° 43' N. Br. 1° 15' 15"

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1494. Foretaende Tænding af Fyr, Udlægning af Lystønder m. m. Thyborøn Fløjtestønde ombyttes i Midten af August Maaned 1910 med en hvid og rød stribet Lys- og Fløjtestønde, mærket »Thyborøn«. Tænden viser hvidt Et-Lyn hver 3. Sek., saaledes: Lyn c.: 1/3 Sek., Mørke c.: 2 1/3 Sek. Flammens Højde: 4 m. Lysevne og Synsvidde: 8 Sm. Linseapparat af 6te Orden. Lys- og Fløjtestønden vil fremtidig være paa Station fra Midten af August til Midten af Maj Maaned. I den Tid Lys- og Fløjtestønden ikke er paa Station, vil den nuværende Fløjtestønde blive udlagt paa Stationen.

I Løbet af 1910 tændes følgende Fyr, Lystønder udlægges, og Fyr forandres, saaledes:

Skallingen Vinkelfyr. Paa Skallingen vil der blive tændt et Vinkelfyr, der er beliggende 1005 m S. 45 1/2° V. for det nedlagte Fyr, som laa paa 55° 28' 18" N. Br. 8° 19' 27" Ø. Lgd.

Fyret viser:

Rødt, fast Lys fra c. N. 40° Ø. gennem Ø. og S. til c. S. 5° V.

Grønt, fast Lys fra c. S. 5° V. til c. S. 45° V.

Hvidt, fast Lys fra c. S. 45° V. til c. S. 47° V.

Grønt, fast Lys fra c. S. 47° V. til c. S. 70° V.

Rødt, fast Lys fra c. S. 70° V. gennem V. til c. N. 81° V.

Rødt, fast Lys fra c. N. 81° V. til c. N. 78° V.

Grønt, fast Lys fra c. N. 78° V. til c. N. 50° V.

Kommende fra Søen maa den hvide Vinkel ikke holdes længere, end til Sædenstrand Ledetelyr er overet, og man maa ikke faa N.-Skel i Sædenstrand Fyrlinie, for Lystønden ved Midten af den gravede Rende er passeret.

Flammens Højde: 11 m. Lysevne: for hvidt Lys 15 Sm. Synsvidde: 12 Sm. Lysevne og Synsvidde for rødt Lys 12 Sm., for grønt Lys 10 Sm. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et rødt, 13 m højt Jerntaarn, hvis underste 6 m er en aaben Gitterkonstruktion.

Beliggenhed: 55° 27' 55" N. Br. 8° 18' 46" Ø. Lgd.

Graadlyb-Barre Lystønde. Paa Graadlyb-Barre ved N.-Siden af den gravede Rende 100 m NV for Sædenstrand Fyrlinie, 4500 m c. S. 44 1/2° V. for Skallingen nedlagte Fyr, udlægges en hvid Lystønde mærket »B. b.« Den viser rødt Et-Blink hver 3. Sek., Blink c. 1/2 Sek., Mørke c. 2 1/2 Sek. Flammens Højde: 3 m. Lysevne og Synsvidde: 6 Sm. Linseapparat af 6te Orden.

Beliggenhed: 55° 26' N. Br. 8° 16' 14" Ø. Lgd.

Fovrfield Lystønde. V. for Fovrfield-Sand, 1850 m N. 86° V. for Strandby Vinkelfyr, udlægges en hvid Lystønde mærket »I. i.« Lystønden viser rødt Et-

Blink hver 3. Sek., saaledes: Blink $c.$ $\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $c.$ $2\frac{1}{2}$ Sek. Flammens Højde: 3 m. Lysevne og Synsvide: 6 Sm. Linseapparat af 6te Orden.

Beliggenhed: 55° 28', N. Br. 8° 24', Ø. Lgd.

Sandtids med at disse to Tønder udlægges, forandres Lystønden paa Søen Jessens-Sønd til at vise hvidt Lys med Formørkelser, hvorved Lysevne og Synsvide førges til 6 Sm., og Lystønden Sandodden til at vise rødt Lys med En-Formørkelser. Naar disse Forandringer er gennemførte, viser alle Lystønder i Graa-dyb, der for Indgaende skal have om Strybord, hvidt Lys, og alle Lystønder, der skal have om Bagbord, rødt Lys.

Sædenstrand Ø-lige og V-lige Ledelys samt Sædenstrand Vinkelys forstærkes. Det Ø-lige Ledelys Lysevne førges til 26 Sm.; det lyser kraftigt over 30 paa hver Side af Fyrinien.

Det V-lige Ledelys Lysevne førges til 25 Sm.; det lyser kraftigt over 20 paa hver Side af Fyrinien.

Vinkelyrets Lysevne førges til 17 Sm. for hvidt og 15 Sm. for rødt og grønt Lys.

Hellehavns-Nakke Fyr. Paa Møens NØ-Pynt ved Hellehavns-Nakke tændes et Vinkelys, der viser To-Blink hver $\frac{1}{4}$ Minut, saaledes: Blink $c.$ $1\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $c.$ 2 Sek., Blink $c.$ $1\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $c.$ 10 Sek.

Fyret viser:

Grønt Lys fra $c.$ N. 40° V. til N. 16° V.

Hvidt Lys fra $c.$ N. 16° V. gennem N. og Ø. til $c.$ S. 80° Ø.

Rødt Lys fra $c.$ S. 80° Ø. til $c.$ S. 40° Ø.

Flammens Højde: 40 m. Lysevne og Synsvide: 16 Sm. for hvidt, 12 Sm. for rødt og 10 Sm. for grønt Lys. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra et 7,5 m højt, rødt og hvidt stribet Taarn.

Beliggenhed: 55° 0' 24" N. Br. 12° 31' 34" Ø. Lgd.

Glyngøre Fyr. Paa Glyngøre i Limfjorden tændes et Vinkelys, der viser Lys med Formørkelser, saaledes: Lys $c.$ 3 Sek., Mørke $c.$ 2 Sek.

Fyret viser:

Grønt Lys fra $c.$ S. 20° V. til $c.$ S. 25° V.

Hvidt Lys fra $c.$ S. 25° V. til $c.$ S. 30 $\frac{1}{2}$ ° V.

Rødt Lys fra $c.$ S. 30 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem V. til $c.$ N. 60 $\frac{1}{2}$ ° V.

Grønt Lys fra $c.$ N. 60 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. til $c.$ N. 26 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Hvidt Lys fra $c.$ N. 26 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Rødt Lys fra $c.$ N. 29 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 40° Ø.

Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm. Lysevne: 16 Sm. for hvidt, 12 Sm. for rødt og 10 Sm. for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. Fyret vises fra et 12 m højt, rundt, grønt Jerntaarn.

Beliggenhed: 56° 45' 52" N. Br. 8° 51' 59" Ø. Lgd.

Vodstrup Fyr. Paa Ø.-Lysten af Mors $c.$ 1 Sm. N. for Nykløbing tændes et

Vinkelys, der viser Lys med To-Formørkelser hver 10 Sek., saaledes: Lys $c.$ $4\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $c.$ 2 Sek., Lys $c.$ $1\frac{1}{2}$ Sek., Mørke $c.$ 2 Sek.

Fyret viser:

Grønt Lys fra $c.$ N. 28° Ø. til $c.$ N. 30 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Rødt Lys fra $c.$ N. 30 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 32 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Grønt Lys fra $c.$ N. 32 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 44° Ø.

Hvidt Lys fra $c.$ N. 44° Ø. til $c.$ N. 45 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Rødt Lys fra $c.$ N. 45 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 50° Ø.

Flammens Højde: 12 m. Synsvide: for hvidt og rødt Lys 12 Sm., for grønt Lys 10 Sm. Lysevne: 16 Sm. for hvidt, 12 Sm. for rødt og 10 Sm. for grønt Lys.

Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra en 4 m høj, brun Træbygning.

Beliggenhed: 56° 48' 26" N. Br. 8° 52' 33" Ø. Lgd.

Fur Fyr. Paa N.-Kysten af Fur tændes et Vinkelys, der viser Lys med For-

mørkelser, saaledes: Lys $c.$ 3 Sek., Mørke $c.$ 2 Sek.

Fyret viser:

Grønt Lys fra $c.$ N. 19° V. til $c.$ N. 15 $\frac{1}{2}$ ° V.

Rødt Lys fra $c.$ N. 15 $\frac{1}{2}$ ° V. til $c.$ N. 12 $\frac{1}{2}$ ° V.

Grønt Lys fra $c.$ N. 12 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem N. til $c.$ N. 27 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Hvidt Lys fra $c.$ N. 27 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 34 $\frac{1}{2}$ ° Ø.

Rødt Lys fra $c.$ N. 34 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til $c.$ N. 41° Ø.

Flammens Højde: 13 m. Synsvide: for hvidt og rødt Lys 12 Sm. for grønt Lys 10 Sm. Lysevne: for hvidt Lys 16 Sm., for rødt 12 Sm., og for grønt Lys 10 Sm. Linseapparat af 3die Orden. Fyret vises fra en 4 m høj, brun Træbygning. Beliggenhed: 56° 50' 19" N. Br. 8° 58' 39" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 64, Kjøbenhavn 1910.)

1495. Vrag uskadeliggjort. **Livø-Bredning.** Limfjorden. Vraget af den mellem Livø og Fur sunkne Jagt er uskadeliggjort ved Mastens Udgang. Mindste Dybde over Vraget er 6 m. Vragvaregen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 916, Kjøbenhavn 1910.)

1496. Vrag, **Gulstav S. Østersøen.** En tysk Tjalk »Louise« er sunket 4 Sm. SV. for Kjels-Nor Fyr. Masten er $c.$ 1 m over Vandet.

1497. **Paller fundet.** Vognafjærd. Island Ø-Kyst. Ved en Opmaaling, foretaget i Sommeren 1910 har det vist sig, at Landgrunden strækker sig noget længere ud i Farvandet SV. for Ankerpladsen ved Vognafjærd end vist i Kort Nr. 176 og 190.

9,5 m Kurven gaar saaledes ud indtil $c.$ 60 m fra Ankerpladsen, og umiddelbart inden for Kurven ligger i N-S-lig Retning en Række Skær med under 6,5 m Vand. Det yderste og tillige det med mindst Dybde, nemlig 5, m, ligger 665 m S. 6° V. fra Faktoriets Flagevang, og 390 m S. 43 $\frac{1}{2}$ ° Ø. fra Lodstusene.

Af Høvsyn til Pallerne bær dybdeangende Skibe ankre i $c.$ 20 m Vand. Sø, for den i »Den Islandske Løds« og i Kort Nr. 176 og 190 angivne Ankerplads paa Reden. (Kort Nr. 176 og 190. Islandske Løds, Side 106.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1498. Lys- og Lytlønde ombygtes midlertidig. **Ølands Søtra Udde. Øland.** Sverrig. I Begyndelsen af September 1910 ombygtes Lys- og Fløjtelønden ved Ølands Søtra Udde midlertidig med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5. Sek. 56° 6' N. Br. 16° 28', Ø. Lgd.

1499. Vrag borttaget. **Neutrahavser. Tyskland.** Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er Vraget af Bugserbaaden »Fink«, som læa sunket 900 m NNW. for Ø-Mølsens Hoved ved Neutrahavser, borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende«, Nr. 1452, Kjøbenhavn 1910.)

1500. Lystønde atter udlagt. **Jasunnd Ausseutonne.** Ifølge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Jasunnd Ausseutonne atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1453, Kjøbenhavn 1910.)

1501. Midlertidigt Fyr tændt. **Bull. Kieler Fjord.** Indtil Midten af August 1910 vises fra Bull Fyrtaarn et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1077, Kjøbenhavn 1910.)

1502. Forandring af Fyrsket »Kalkgrund«. **Flensborg Fjord.** Fyrsket »Kalkgrund« er nu udlagt og Reserverfyrsket inddraget. Skibet er rødt og har tre Masters med Ballon paa den forreste og ægterste Mast. Fra hver af disse to Masters vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsviden: 7 Sm. Taagsignal gives med Taagehorn, der hver 1 Minut giver Tre-Stød, Stød 3 Sek., Pause 2 $\frac{1}{2}$ Sek., Stød 3 Sek., Pause 2 $\frac{1}{2}$ Sek., Stød 3 Sek., Pause 2 $\frac{1}{2}$ Sek., Stød 3 Sek., Pause 46 Sek. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 978, Kjøbenhavn 1910.)

12. Sm. S. 82° V. fra Shaaweshan Fyr. 31° 23', N. Br. 121° 59', Ø. Lgd. Tønden er nu rød og almærket Styrborde Side af Farvandet.

1542. Tønder inddraget. **Poi Ho. Gulf of Pe Chili.** Ved Indløbet til Pei Ho er Tønderne, som laa i følgende Retninger og Afstande fra North Forth Fyr, inddraget: Sort og rød Spidstønde 5, Sm. S. 51° Ø. Sort Spidstønde 3 Sm. S. 51° Ø. Rød Spidstønde 1, Sm. S. 31° Ø. Rød Spidstønde 1, Sm. S. 27° Ø. Kun Ferguson Channel vedligeholdes. »Bar« Fyrskib er flyttet og ligger c. 1 Kbl N. for Skæringen af Ledemærkerne for Ferguson Channell og det næste Løb i Indløbet til Floden og c. 2, Sm. S. 54° Ø. fra North Forth Fyr, som ligger paa 38° 59', N. Br. 117° 42', Ø. Lgd.

1543. Tønde inddraget. **Wei Hai Wei Ankerplads.** Den sorte Stumpstønde, hvorfra lejlighedsvis vises et grønt Fyr, ved 5, m Pladen over et Vrag, 2 Kbl S. 10° V. fra Yderenden af Cowan Pier, er inddraget.

Karantænebestemmelser m. m.

1544. Karantænebestemmelser. Danmark. — Justitsministeriet har den 12te Juli 1910 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Høje foreliggende Meddelelser maa de russiske Havne ved Sorte Hav og Azovske Hav anses som kolerasmittede.

Som Følge heraf træder Bestemmelserne i §§ 13—21 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 104 af 14de Maj 1900 i Virksomhed over for de nævnte Havne.

I Henhold til nævnte Bekendtgørelse § 24 forbydes endvidere Indførsel fra disse Havne af:

enhver Art af Klude og af brugte Klædningsstykker og Sengetøj, for saa vidt de ikke henhører til Passagerne Rejsegods eller er bestemt til Skibsmandskabets personlige Brug eller indføres som Flyttegods, dog at snaysede Klædningsstykker og Sengetøj altid skal desinficeres, naar Tilsynet skønner det fornødent.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er i Virksomhed over for følgende Steder: Havnene ved Det Røde Hav,

Havnene i Ægypten, Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier, og

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14de Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Den 16de Juli 1910 er St. Petersborg og Kronstadt erklæret kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	Frankrig:
T 882	Supplement Nr. II aux Instructions Nr. 882—Côte Ouest de France.
T 882	Tableau de concordance des vues de côtes avec les Instructions Nr. 882.
T 812	Supplement Nr. II aux Instructions Nr. 812 — Nouvelle Calédonie.

Ø. Lgd. Den sorte Spidstønde SW. Gunfleet er flyttet og ligger 5,7 Sm. S. 31° Ø. fra Great Holland Kirke. 51° 44', N. Br. 1° 17', Ø. Lgd. Grunden tiltager SØ. efter.

1514. Grunde, River Humbet. Følgende Grunde er fundet: 7, m Ø. for »Spurn« Fyrskib, 5, Sm. S. 88° Ø. fra Spurn Point Fyr. Grunden strækker sig herfra c. ½ Sm. V. efter inden for 9, m Grænsen. 4, m Ø. for Outer Bank, 3, Sm. N. 84° Ø. fra Spurn Point Fyr. 5, m N. for Outer Bank, 2, Sm. N. 60° Ø. fra Spurn Point Fyr, som ligger paa 53° 34', N. Br. 0° 7', Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1238. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1515. Baake forsvundet. **Roche au Cable, Iles Chausey.** Frankrig. Den sorte Baake med Cylinder paa Roche au Cable eller Grande Puceau er forsvundet. 48° 52' 30" N. Br. 1° 49' 30" V. Lgd.

1516. Vrag borttaget. **Hastings SØ.** England S.-Kyst. Masten, der var 1 m over Vandet, SØ. for Hastings, er borttaget. 50° 46' N. Br. 0° 40' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1396. Kjøbenhavn 1910.)

1517. Lystønder udlagt. **Kyles of Bute.** Skotland V.-Kyst. En rød, spids Lystønde, »East Kyle«, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek., er udlagt i Kbl. NNØ. for Ardmaleish Point Højvandsmærke. Ardmaleish Point: 55° 53' N. Br. 5° 4', V. Lgd.

En sort, stump Lystønde, »West Kyle«, der viser hvidt Tre-Blink hver 12. Sek. er udlagt paa Kanten af Hagen, som strækker sig ud Ø. for Carry Point, som ligger paa 55° 51', N. Br. 5° 12', V. Lgd.

1518. Taagesignal oprettet. **Neist Point Fyr.** Skye V.-Kyst. Hebrider. Ved Neist Point Fyr gives nu Taagesignal med Sirene, der giver To-Stød, hvert af 3 Sek. Varighed, med dyb Tone, hver 90 Sekunder. 57° 25', N. Br. 6° 47', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2872. Kjøbenhavn 1909.)

1519. Topbetegnelse forandret. **Fyskibet »Gødling, Irland Ø.-Kyst.** Fyrskibet »Gødling« har nu paa Papegøjemasten en Ballon over en halv Ballon, og Lanternen paa Stormasten forbliver højst om Dagen. 53° 3', N. Br. 5° 44', V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1520. Bestemmelser for Ankring. **Bahia de Anna de Chaves.** Ilha de S. Thomé. Portugisisk V.-Afrika. Naar et Skib vil ankre i Bahia de Anna de Chaves, udlægges paa Stedet hvor det skal ankre et Færtøj, der viser: om Dagen et blaat Flag med et hvidt »C«, om Natten en hvid Lanterne.

1521. Taagesignal forandret. **Amour Point.** Strait of Belle Isle. Labrador. Taagesignalet ved Amour Point Fyr er forandret og gives nu med Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 2½ Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2½ Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2½ Sek., Pause 47½ Sek.

1522. Taagesignal forandret. **Greenly Island.** Strait of Belle Isle. Canada. Taagesignalet ved Greenly Island Fyr, Strait of Belle Isle V.-Ende, er forandret og gives nu med to Stød hver 1 Minut, Stød 5 Sek., Pause 2½ Sek., Stød 2 Sek., Pause 50½ Sek.

1523. Taagesignal forandret. **Cape Bauld.** Newfoundland N.-Ende. Taagesignalet ved Cape Bauld Fyr er forandret og gives nu med Tre-Stød hver 45 Sek., Stød 2½ Sek., Pause 3 Sek., Stød 2½ Sek., Pause 3 Sek., Stød 2½ Sek., Pause 31½ Sek.

1524. Grund fundet. **Six Mile Reef.** Long Island Sound. Connecticut. For- enede Stater i Nord-Amerika. En Grund, hvorpaa der over Sten er fundet en mindste Dybde af 5, m, ligger i 18 a 27 m Vand S. for Six Mile Reef, fra

Saybrook (Lynde Point) Fyr i S. 47° V., og fra Horton Point Fyr i N. 32° V., 5¹/₁₀ Sm. Man bør gaa mindst 1 Sm. S. om dette Sted.

1525. Lystønde udlagt. Hog Shoal. Delaware Bay. Hog Shoal Spidsstønde 2 er ombygget med en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelsen hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. Den ligger c. 3¹/₁₀ Sm. VNV. for Spidsstødens Plads, fra Egg Island Fyr i N. 49° V., og fra Elbow of Cross Ledge Fyr i N. 8° Ø.

1526. Vrag almærket. Sandy Point. Chesapeake Bay. Vraget af Skonerthen »J. Dallas Marvill« ligger sunket i Hovedløbet ud for Sandy Point. En rød og sort vandret stribet Spirtrønde er i 18 m Vand udlagt tæt Ø. for Vraget, fra Bloody Point Bar Fyr i N. 5¹/₁₀ Ø. og fra Sandy Point Fyr i N. 89° Ø. En hvid Lanterne vises fra Masterne, saa længe de staar.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1527. Fyrskibet »Braganza« atter udlagt. River Para. Brasilien. Fyrskibet »Braganza«, paa N.-Siden af Braganza Bank, er atter udlagt. Det viser et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsviddens: 10 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Skibet er rodt og har en Mast. 0° 25' S. Br. 47° 55' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 827, Kjøbenhavn 1910.)

1528. Fyr atter tændt. Tutua River. Tutua River Fyr, paa Melanëia Point, Panagöa Island, er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1431, Kjøbenhavn 1910.)

1529. Fyr forandret. Corona Head. Arcud Bay. Chiloe Island. Chili. Corona Head Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der hver 30 Sek. viser Tre-Blink, Blink 1 Sek., Mørke 5 Sek., Blink 1 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 17 Sek. Flammens Højde: 65 m. Synsviddens: 20 Sm. Hvidt, rundt, 10 m højt Taarn. 41° 47' S. Br. 73° 52' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 256, Kjøbenhavn 1910.)

1530. Forestaaende Forandring af Fyr. Antofagasta. Antofagasta Fyr paa Fawn Reef slukkes om kort Tid, og et nyt Fyrtaarn optøres paa Revet. 23° 38' S. Br. 70° 25' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1531. Tønde udlagt. Porto del Lido. Italien Ø.-Kyst. En sort og hvid vandret stribet Spidsstønde er udlagt ved N.-Kant af Grunden N. for Fort San Nicolo del Lido, c. 260 m N. 15° V. fra Sematoren San Nicolo.

1532. Fyr forandret. Abhazia. Istrien. Østerrig-Ungarn. Abhazia grønne Havnefyr er slukket og et rodt Fyr med En-Formærkelsen hver 3 Sek. tændt. 45° 20' N. Br. 15° 18' s. Ø. Lgd.

1533. Forandring af Fyr. Zaratocchia. Kanal von Pasman. Paa Grund af Havnearbejder ved Zaratocchia er det grønne, faste Fyr paa NV.-Molens Hyttet til SØ.-Molens Hoved, og et midlertidigt rodt, fast Fyr tændt paa NV.-Molens Hoved. 43° 56' N. Br. 15° 26' Ø. Lgd.

1534. Forestaaende Tænding af Fyr. Lilleasien. Tyrkiet. Paa følgende Steder skal Fyr tændes:

Paa Øen Hyspiti Golle de Castelorizo, 300 m inden for Øens SV.-Punt. Det skal vise hvidt Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 88 m. Synsviddens: 20 Sm. Hvidt, 10 m højt Taarn. 36° 5' 45" N. Br. 29° 41' 28" Ø. Lgd.

Paa Øen Kizil-Ada eller Kazil, Golle de Makry, 90 m inden for Øens S.-Punt. Det skal vise hvidt Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 32 m. Synsviddens: 15 Sm. Hvidt, 12 m højt Taarn. 36° 39' 6" N. Br. 29° 6' 6" Ø. Lgd.

Paa Øen Cavalière eller Eski Makry, Golle de Makry, 40 m inden for Øens S.-Punt, et rodt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m. Synsviddens: 3 Sm. Hvidt Fyrpæl. 36° 38' 45" N. Br. 29° 9' 24" Ø. Lgd.

Paa Øen Ayos-Andrés, Bai de Peramo, 100 m inden for Øens NV.-Punt, et Fyr med En-Formærkelsen hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 40 m. Synsviddens: 10 m. Hvidt Fyrbygning med rodt Tag. 40° 27' 35" N. Br. 28° 4' 8" Ø. Lgd.

1535. Tønder udlagt. Sevastopol. Sorte Hav. Rusland. Ved Indløbet til Sevastopol er udlagt to sorte Tønder. Den ene ligger 4¹/₂ Sm. N. 21° Ø. fra Chersones Fyr, den anden 360 m N. for den første. Chersones Fyr: 44° 35' N. Br. 33° 23' Ø. Lgd.

1536. Grund. Eupatoria SØ. Sorte Hav. En 11 m Grund er fundet SØ. for Eupatoria, paa 45° 47' 30" N. Br. 33° 29' Ø. Lgd. Muligvis strækker Grunden sig 10 à 15 Sm. SØ. længere ud.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1537. Forestaaende Forandring af Belysning. Port Louis. Mauritius. Omtrent den 1ste Oktober 1910 foretages følgende Forandringen i Belysningen ved Port Louis: Paa Caves Point tændes et Hovedfyr og et Bifyr. Hovedfyret er et hvidt Lyntfyr, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lyn 1/4 Sek., Mørke 8 Sek. Flammens Højde: 44 m. Synsviddens: 18 Sm. Linsapparat af 2den Orden. Grnat, 30 m højt Taarn. 20° 11' 25" S. Br. 57° 24' 45" Ø. Lgd. Bifyret, paa Taarnets NØ.-Side, er et rodt, fast Fyr, der lyser fra N. 36° Ø. til Land N. for Fyret. Flammens Højde: 30 m. Synsviddens: 10 Sm. Det lyser over Ankerpladsen i Port Louis, og man skal ankre godt inden for Fyrets Grænse, da der ellers ikke faas Bund.

Den røde Klokketønde ved N.-Siden af Indløbet til Havnen ombygtes med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelsen. 20° 8' S. Br. 57° 29' Ø. Lgd. Fyrskibet, der viser hvidt Blinkfyr, ved N.-Siden af Indløbet til Havnen, indtages.

1538. Grund findes ikke. Capelle Rock. Little Basses. Cayton S.-Kyst. Capella Rock findes ikke og er udlagt af Kortene. 6° 26' S. N. Br. 81° 46' Ø. Lgd.

1539. Klippe. Osborne Rock. Palo Terntau NV. Strait of Malacca. Malacca. En 1 m høj Klippe, Osborne Rock, ligger 5 Sm. N. 52° V. fra den 442 m høje Top tæt ved V.-Enden af Palo Terntau, og i N. 54° Ø. fra Palo Teuga N.-Ende. 6° 39' S. N. Br. 99° 32' Ø. Lgd. Løbet V. om Palo Terntau er rent, med Undtagelse af Osborne Rock.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1540. Grunde fundet. Sumatra V.-Kyst. Ved Sumatra V.-Kyst er Rev med følgende Dybder fundet saaledes: 5 m paa 1° 50' 20" N. Br. 96° 8' 7" Ø. Lgd. Maha Vajirunhus Rif med 6,5 m paa 1° 52' 34" N. Br. 98° 6' 36" Ø. Lgd. 6,5 m, paa 1° 53' 37" N. Br. 98° 3' 32" Ø. Lgd. 16 m, paa 1° 53' 43" N. Br. 98° 0' 25" Ø. Lgd. En 1400 m stor Korallbank med 23 à 38 m, paa 1° 54' 41" N. Br. 98° 2' 6" Ø. Lgd. 4,5 m, paa 1° 56' 25" N. Br. 98° 4' 39" Ø. Lgd. N. Br. 98° 2' 6" Ø. Lgd. 4,5 m, paa 1° 56' 25" N. Br. 98° 9' 12" Ø. Lgd. Boreas Rif med 2,1 m, paa 2° 1' 25" N. Br. 98° 8' 53" Ø. Lgd. Zaid Argo Rif med 1,5 m, paa 2° 2' 46" N. Br. 98° 7' 21" Ø. Lgd. En Sten med 6,1 m, paa 2° 4' 33" N. Br. 98° 6' 37" Ø. Lgd. Noord Argo Rif med 2,1 m, paa 2° 4' 57" N. Br. 98° 6' 37" Ø. Lgd. 0,1 m, paa 2° 6' 7" N. Br. 98° 6' 37" Ø. Lgd. Kameleon Rif med 1,5 m, paa 2° 5' 5" N. Br. 98° 2' 10" Ø. Lgd. 3,1 m, paa 2° 4' 24" N. Br. 98° 3' 54" Ø. Lgd. Annadimonena Rif udgaar. Hippomenes Rif med 5,5 m, 500 m SV. for det foregaaende. 3,0 m paa 2° 3' 36" N. Br. 98° 5' 31" Ø. Lgd.

1541. Lystønde flyttet. Yang Tse Kiang N.-lige Farvand. China. Den rød og sort vandret stribe Lystønde Ø. for Drinkwater Point er flyttet og ligger nu

stensen, ank. Libau 20./7. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 19./7. hertil. — Saga, Wiberg, ank. hertil 20./7. — Saxo, Müller, ank. Libau 20./7. — Seine, Damp, afg. Petersborg 14./7. til Bordeaux. — Texas, Muehldorff, ank. Frederikshald 14./7. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 17./7. — Tiber, Bech, ank. hertil 19./7. — Tyr, Thanning, afg. herfra 19./7. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 19./7. — Vendsyssel, Larsen, ank. Riga 16./7. — Viking, Meyer, afg. Bergen 21./7. Nord paa. — Karin, Ryberg, afg. herfra 18./7. til Manchester. — Vadsø, afg. Manchester 20./7. til Liverpool.

Dansk Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Dunkerque 19./7. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 15./7. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 18./7. til Rotterdam. — Russ, Petersen, afg. Kernowo 15./7. til Bruges. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Haderslev 13./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 17./7. — Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 18./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Batoum 18./7. til Novorossisk. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kronstadt 14./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 28./6. til Kjøbenhavn. — Newa, Dahl, ank. Archangel 9/7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Smyrna 17./7. — Russia, Poulsen, ank. Havre 16./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Helsingør 17./7. — Dania, Lindberg, afg. Rotterdam 1/7. — Normania, Pedersen, ank. Garston 5/7. — Euxinia, Lund, afg. Rotterdam 2/7. — Canaria, Jespersen, ank. Wabaha 14./7. — Livonia, Jørgensen, afg. Newcastle 17/7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. New York 14./7. — Patria, Larsen, ank. Sagua 30/6. — Gratia, Sørensen, afg. Emden 17./7. — Astoria, Neergaard, afg. Colon 15/7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Narva 13./7. — Gallia, Nielsen, ank. Bruges 19/7. — Caledonia, Hansen, ank. Kronstadt 17/7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 17/7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 19/7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Boulogne 17/7. — Granaria, Poulsen, ank. Havana 13/7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 19/7. — Estonia, Winckler, afg. Louisburg 11/7.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Hungerburg 17/7. — Selandia, Troensegaard, afg. Wismar 18/7. — Secalia, Jensen, ank. Neapel 19/7. — Frumentia, Andersen, afg. Fleetwood 12/7. — Boesia, Skovgaard, afg. Kronstadt 13/7.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfa 16/7.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Shanghai 18/7. — Tranquebar, van Deurs, ank. Göteborg 18/7. — Siam, Cortsen, ank. Wladivostok 16/7. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 16/7. til Genoa. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 19/7. til Penang. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2/7. til Suez. — Samui, Licht, ank. Bangkok 7/7. — Bintang, Juel-Hansen afg. Singapore 4/7. til Suez. — Cathay, Frederiksen, ank. Kemi 15/7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 16/7. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. Nørresundby 19/7. til Rotterdam. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 14/7. til Le Havre.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Räsö 19/7. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Burntisland 20/7. til Kjøbenhavn. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16/7. — Gulfaxe, Petersen, afg. Aarhus 20/7. til Königsberg. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 18/7.

Thore. Kong Helge, Olsen, ank. Reykjavik 19/7. — Ingolf, Schiøtz, afg. Seydisfjord 19/7. — Sterling, Nielsen, afg. Isafjord 19/7. — Mjølner, Clausen, ank. Fuglefjord 20/7. — Echo, Torgersen, afg. Thorshavn 20/7. til Østisl.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Anvers 14/7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Windau 17/7. — Helga, Pii, ank. Petersborg 8/7. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 8/7. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Grangemouth 17/7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 14/7. til Torneå. — London, Bom, ank. Antwerpen 15/7. — Paris, Tholander, ank. Jacobstad 14/7. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 14/7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Archangel 9/7. til Amsterdam. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 14/7. — Roma, Thun, ank. Kronstadt 16/7.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Antwerpen 18/6. — Nautik, N. Nielsen, afg. Trångsund 18/7. til Cartagena. — Nexos, Basse, ank. Hamnholm 16/7. — Ellen, Hansen, pass. Emden 19/7. for Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. Helsingør 16/7. — Inger, Schiff, afg. Esbjerg 19/7. til Wiborg. — Johanne, Thøgersen, pass. Hanstholm 19/7. for Aarhus. — Laura, Pedersen, ank. Huelva 19/7. — Cito, Jepsen, afg. Newport 19/7. til Holtenau. — Bodil, Uldall, afg. Cadiz 16/7. til Yarmouth. — Dagmar, Mathiasen, afg. Trångsund 17/7. til Sevilla. — Alfa, Lauritsen, pass. Frederikshavn 19/7. for Lorient.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Petersborg 19/7. — Martha, Christensen, ank. Tynen 15/7. — Elna, Rathje, ank. St. Raphael 19/7. — Therese, Pedersen, ank. Arzew 16/7. — Simone, Møller, afg. Tynen 20/7. — Jeanne, Løffler, ank. Toulon 12/7. — Vera, Riso, ank. Rouen 20/7. — Daisy, Lagesen, ank. Kotka 18/7. — Annine, Leth, afg. Tynen 7/7.

Frem. Anita, Bagger, afg. Rotterdam 20/7. — Vera, Thing, afg. Island. — Freja, Nielsen, ank. Stettin 17/7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Bjerneborg 18/7. — Helene, Sørensen, ank. Tynen 18/7. — Sjælland, Dam, afg. Petersborg 16/7. — Agnete, Hansen, afg. Antwerpen 20/7. — Hermia, Sonnichsen, ank. Ghent 14/7. — Alice, Schultz, afg. Windau 20/7.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Rotterdam 20/7. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Kjøbenhavn 20/7. for nordg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Blyth 20/7. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Hull 18/7. — G. Koch, Møller, ank. Sunderland 17/7. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Ghent 14/7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rotterdam 20/7. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Methil 18/7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Rendsburg 19/7. — J. N. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 19/7. for nordg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Calais 15/7. — Ajax, Brøsen, ank. Kotka 18/7. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 19/7. for syd.

Alfred Christensen. Polarstjernen, Branth, afg. Marseille 9/7. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Blyth 17/7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Amsterdam 16/7. — Nordland, Møller, ank. Hull 12/7. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Petersborg 20/7. — England, Andersen, ank. Aalborg 18/7. — Holland, Poulsen, ank. Grangemouth 18/7. — Rusland, Madsen, afg. Windau 16/7. — Evropa, Hansen, ank. Riga 12/7. — Frankrig, Friis, ank. Methil 18/7. — Tyskland, Danstrup, ank. Esbjerg 19/7. — Belgien, Nielsen, afg. Narva 15/7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Cette. 19/7. — Nelly, Clausen, ank. Stockholm 15/7. — Fanny, Eriksen, ank. Odense 20/7. — Lilly, Nielsen, afg. Hernösand 20/7. til Sundsvall. — Alexy, Lorentzen, ank. Norrköping 19/7. — Dagny, Sørensen, ank. Kouvassari 20/7. — Mary, Bang, ank. Fecamp 20/7.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Storm, ank. Esbjerg 19/7. — Ætna, Pedersen, afg. Hull 19/7. til Visbyaa.

Rønne. Oline Dahl, ank. Aarhus 11/7. — Bornholm, har pass. Falsterbo. — Freja, ank. Stettin 11/7. — Prøven, ank. Kiel 11/7. — Amalie, ank. Stolpemünde 12/7. — Næstved, ank. Kjøbenhavn 15/7. — Magnus, ank. Kalmar 15/7. — Sigurd, ank. Karlskrona 15/7. — Argus, ank. Kalmar 14/7. — Ane Cathrine, ank. Kalmar 16/7. — Gudmund, ank. Rügenwalde 16/7.

Svendborg. Ludvig, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 11/7. — Gæa, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 14/7. — Sophie, Mikkelson, ank. Kjøbenhavns Red 13/7. — Zenitha, Jensen, ank. Rochester 15/7. — Psyche, Olsen, ank. Dundee 15/7. — Ignatz Bruun, Lund, ank. Itzehoe 15/7. — Hertha, Hansen, ank. Dieppe 15/7. — Emanuel, Bentzen, ank. Drøbek 15/7. — Erhardt, Larsen, ank. Middlesborough 15/7. — Otto, Andersen, ank. Dover 15/7. — Niels Juel, Olsen, ank. Petersborg 15/7. — Althea, Skovgaard, ank. Treport 16/7. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Falmouth 15/7. — Immanuel, Jensen, ank. Libau 15/7. — Primula, Carlsen, ank. Petersborg 17/7. — Leif, Andersen, ank. Mathildedahl 18/7. — Peter, Jørgensen, ank. Bergquara 18/7. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Lorient 16/7. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Horten 18/7. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Kolding 17/7. — Marie, Andersen, ank. Leith 17/7. — Concordia, Henriksen, ank. Frederikssund 19/7. — Kruse, Larsen, ank. Göteborg 19/7. — London, Andersen, ank. Corne 20/7. — Kamma, Fisker, ank. Kotka 17/7. — Dagny, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 19/7. — Delos, Andersen, ank. Gefle 20/7.

Era. Kastor, Albertsen, ank. Swinemünde 16/7. — Albertine, Madsen, ank. Karlshamn 16/7. — Peter, Ohlsen, ank. Gullholmen 18/7. — Svip, Jensen, ank. Warnemünde 18/7. — Herkules, Bager, ank. Udevalle 18/7. — Karen, Albertsen, ank. Memel 18/7. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kirksvall 18/7. — H. A. Friis, Rasmussen, ank. Kronstadt 17/7. — Hertha, Krull, afg. Sundsvall 14/7. til Bridlington. — Freya, Nielsen, ank. Kramfors 19/7. — Zakæus, Nielsen, ank. Travemünde 19/7. — Rota, Olsen, ank. Falmouth 19/7. — Amalie, Andersen, ank. Rønneby Red 19/7. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Par Red 18/7. — Dortha, Boye, ank. Northshields 19/7. — Karen, Boye, ank. Grimby 19/7.

INDEHOLD

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 22. Juli 1910. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadens Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Talfuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Als **NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.**

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2,

Skibsbundfarver.

Telf. 8946.

Anticorrosive. — Antifonling.

Telf. 8946.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“.
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

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.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant * * * anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, St. Annæplads 10. Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
26 Gange 52 Gange 104 Gange
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Förenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Translatør Rasmussen: Der er i Grunden talt nok om Sagen. Naar jeg alligevel vil sige et Par Ord, er det, fordi jeg nødig vil have, at Hr. Mægler Hansen eller nogen anden skal misforstaa mig. Jeg sagde straks, at der hvad angaar Trangen til et gensidigt Meddelelsesmiddel er Forskel paa de større Skibe og de mindre Skibe. Jeg forstaa saa godt, at Trangen for de store Skibes Vedkommende ikke er saa stor som for vort. Men De maa forstaa, at specielt jeg, som arbejder for de mindre Skibe, gerne vil søge at skaffe denne Trang tilfredsstillet. Jeg hører hver Gang vi kommer sammen rundt omkring, ja næsten daglig, det Spørgsmaal: Hvad er der gjort, hvad bliver det til? Nu staa vi i det kommende Aar overfor et vigtigt Spørgsmaal. Jeg har tidt følt Trang til at skrive til de Mennesker rent agitatoriske Artikler, men jeg kan ikke bekvemme mig til at skrive det i Søfartstidende. Det er maaske en Fejltagelse, men jeg opfatter det som et almindeligt Søfartsblad. Naar jeg vil tale til de Mennesker, vil jeg tale i en anden Tone, ikke saaledes, at jeg ikke kan være det bekendt overfor alle og enhver, men saa privat, at det ikke har sin Plads i Søfartstidende, og Søfartstidende heller ikke vilde være tjent med det.

Jeg har tænkt mig, at hvis Sagen ikke kan ordnes paa anden Maade, vil jeg i Midten af November udsende et saadant Blad til Medlemmerne. I dette vil jeg begynde med at fortælle dem, at det ikke er et Søfartsblad men et Medlemsblad. Jeg vil videre fortælle, hvad der er sket i Aarets Løb, skrive om det saakaldte Procesfond, vi tænker paa at lave. Om det vil jeg fortælle i næste Nummer. I December og Januar kommer Foreningens Regnskab og Diskussionen ved Generalforsamlingen. De vil forstaa, at det Blad bliver, om jeg saa maa sige, rent familiært. Det forekommer mig, at noget lignende maatte have Betydning for Hovedforeningen, men jeg skal villig indrømme, at det ikke vilde have Betydning for den i den Grad som for os. At saadant et Blad skulde kunne gøre nogen som helst Skade eller virke splittende, tror jeg ikke. Det skal i hvert Fald være min Opgave at søge at holde det hele sammen; men man maa først og fremmest sørge for at holde sine egne Høns samlede. Jeg maa sige, at jeg ser med min bedste Vilje ingen anden Udvej for de mindre Skibe.

Med Hensyn til hvad Formanden sagde om at stille sig imødekommende, maa jeg bemærke, at De vil forstaa, at det ikke har været morsomt for mig, som i Rønne fik det Paalæg at skrive klare hele Sagen alene. For at undgaa Splittelse henvendte jeg mig til *Dansk Søfartstidende*. Jeg sagde i Kjøbenhavn, at jeg vilde ikke gerne komme med det Forslag alene fra Afdelingen. Jeg sagde: Lad os tage hele Foreningen. Jeg ved ikke, om det var Kaptajn Minor Rasmussen eller Konsul Lund, der sagde: Lad os lage Afdelingen. Jeg vilde helst have hele Foreningen. Jeg fik et Tilbud, som ikke lignede mit Forslag, men var uakceptabelt. Paa mit andet Forslag fik jeg et Svar, som var saaledes, at jeg i Grunden maatte være bleven meget fornærmet over det og have brudt med det samme. Naar jeg ikke gjorde det, var det, fordi jeg ikke vilde støde nogen Side. Jeg ser ingen anden Udvej end den af mig nævnte.

Dirigenten: Det nytter vel ikke at diskutere den Sag ret meget mere?

Mægler H. A. Hansen: Hr. Translatør Rasmussen siger, at det er Tanken at udgive et Medlemsblad i November Maaned. I den Anledning vil jeg sige: Ja, gør det, og lad os se, hvorledes et saadant Medlemsblad kan virke. Skulde det vise sig, at det vilde være af Interesse

for hele denne Forening, saa kunde det jo tages op til næste Aar, men jeg maa fraraade, at Hovedforeningen paa denne Generalforsamling beslutter at gaa med til at udgive dette Blad. Det kan jo være, at vi til den Tid maa sige: Det er godt, det maa vi optage, det maa vi gaa med til; men indtil det er prøvet, maa jeg fraraade det. Jeg skal udtale, hvad jeg forøvrigt har berørt tidligere, at Forslaget, som fremkom fra den mindre Afdeling, ikke paa nogen Maade kunde akcepteres af Bestyrelsen, og at det er utænkeligt — som jeg allerede har sagt — at man skulde have Ret til at redigere en Del af et Blad, uden at man har Ansvar derfor. Det var noget saadant, der var foreslaet, og samtidig var der, som jeg allerede har nævnt, stillet Forslag om, at den Redaktion, som har Ansvar for Bladet, ikke skulde have Lov til at kritisere indsendte Artikler. Jeg vil spørge, kan et tilbagevisende Svar herpaa betragtes som fornærmende? Nej, det kan det ikke, for det var noget aldeles umuligt, der var forlangt. Jeg maa fraraade, at vi gaar ind paa at støtte et Medlemsblad, som vi — som jeg tidligere har sagt — ikke kan betale. Naar der skal udgaa et Medlemsblad, maa det blive dem, som ønsker det, der maa betale det.

Translatør Rasmussen: Angaaende Forslaget til Søfartstidende maa jeg sige et Par Ord. Jeg vil nødig have, at det skal se ud, som om jeg har gjort noget forkert, for det har jeg ikke. De skal nu høre, hvorledes Sagen udviklede sig. Paa Foreningens Kontor talte vi om dette, og for at undgaa Splid talte vi om at indgive dette Forslag til Søfartstidende. Der var Ønsker oppe, om at det skulde være for hele Foreningen, men vi blev tvungne til at søge for Afdelingen alene. Saa sagde vi, alene paa Afdelingens Vegne: Maa vi faa en eller to Sider med eget Hoved og under egen Redaktion, det vil sige: maa Foreningens Medlemmer skrive det, de vil paa de Sider, saaledes at alt, hvad der kommer til at staa, gaar igennem Afdelingens Sekretær: saa kunde det aldrig blive saadan, at Søfartstidendes Redaktion fik Ansvaret. Det er ganske klart, det blev mig, som fik Ansvaret. Naar der siges om de to Forslag, at Søfartstidendes Redaktion ikke maatte kritisere Artiklerne, maa jeg sige, at det vedrører ikke begge Forslag. Det var først, efter at det første Forslag var afvist; saa kom jeg med det næste: Maa vi faa Lov til at skrive i det Blad, saaledes at vore Artikler ikke bliver kritiserede — og jeg vil endda tilføje, at man maa gerne kritisere dem andet Steds i Bladet men blot ikke knytte Bemærkninger direkte til. Jeg kan ikke med min bedste Vilje se, at vi kunde gøre andet. Jeg vil ikke insistere, men jeg er nødt til af Hensyn til, hvad der er paalagt mig, at fremsætte dette Forslag om et sælles Blad for Afdelingen og Hovedforeningen: men jeg vil personlig ikke være ked af, om Hovedforeningen ikke gaar med til det. Jeg tænker mig det kun udgivet om Vinteren, og jeg tror, at selv om det kun bliver for den mindre Afdeling alene, vil det ikke komme til at virke splittende i Foreningen.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: En Splittelse vil det selvfølgelig betyde, det er givet, og en Ting til. Dette kommer ganske vist ikke den herværende Generalforsamling ved, men dersom d'Hrr. tror, at et saadant Medlemsblad, udgaaende i seks 4-sidede Numre, vil betyde for den mindre Afdeling Styrkelse i Sammenholdet, vil det vise sig, at d'Hrr. har regnet fejl. Naar der er gaet et Aar, vil De opdage, at De kan ikke blive staaende ved seks Numre om Aaret. Jeg vil tillade mig at foreslaa Forsamlingen at henvende sig til Bestyrelsen og opfordre den til at søge Samarbejde med Aktieselskabet *Dansk Sø-*

fartstidende paa det Grundlag, den højtærede Formand for præciserede. Jeg tror, at det vil være i alle Parter vel forslaaede Interesse, saa sikkert som en Adskillelse, hvis den kommer, vil medføre større Udgifter for den lille Afdeling, naar den vil lave et andet Medlemsblad, end Hr. Rasmussen tror i Øjeblikket. Saa megen Forstand har baade De og jeg, Hr. Rasmussen, at vi indser, at naar vi først er begyndt, bliver vi nødt til at blive ved og lave noget helt andet. Jeg tror derfor, at det vil være i alle Parter vel forslaaede Interesse, dersom Bestyrelsen vil prøve at indlede et Samarbejde med *Dansk Søfartstidende* og se at faa Sagen ordnet paa det Grundlag, som oprindeligt var tænkt af Hr. Rasmussen. Selvfølgelig kan jeg ikke give Hr. Mægler Hansen Ret i, at Redaktionen af *Søfartstidende* faar Ansvar for Artikler, som vedkommende sætter sit Navn under. Selvfølgelig bør den optage dem uden at føje nogen Kommentar til, men det kan selvfølgelig ikke forbydes den at sige sin Mening om det paagældende Spørgsmaal i en ledende Artikel.

Translatør Rasmussen: Hvor komisk det hele er, fremgaar deraf, at Hr. Hansen maa bruge det Udtryk, at Foreningen skal søge Samarbejde med sit Medlemsblad. Det er langt ude, men det er rigtigt.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Jeg ønsker selvfølgelig kun mine Ord oplagne, som de har lydt. Jeg sagde, at Bestyrelsen skulde søge Samarbejde med Aktieselskabet *Dansk Søfartstidende*, som nu en Gang udgiver Bladet; saa vilde vi faa et Blad, som vilde være et Medlemsblad, og hvori — det vil jeg holde paa — vi, naar vi vil skrive sømmeligt, hvad vi selvfølgelig vil, skal have Adgang til at ytre os uden at spørge *Søfartstidendes* Redaktion om, hvad vi skal mene. Jeg mener, at paa det Grundlag skulde vi søge Samarbejde. Jeg føler mig overbevist om, at Aktieselskabet ikke vil staa sig selv i Vejen, og at det vil sige: Hvorfor skulde vi gaa hen og slaa os selv ihjæl, naar vi kan holde sammen paa Tingene? Maaske gaar saa de smaa fem pCt., Selskabet plejer at give, men det vilde vist være lige saa heldigt for alle Parter.

Dirigenten: Vil Hr. Rasmussen frafalde sit Forslag, saa at muligvis Hr. Hansens kunde vedtages?

Translatør Rasmussen: Det kan jeg ikke.

Dirigenten: Saa maa Hr. Rasmussens Forslag sættes under Afstemning. Det foreligger ikke skriftligt formuleret, men jeg forstaaer det saaledes, at det gaar ud paa følgende: Hovedforeningen udgiver et Medlemsblad, der udgaar en Gang om Maaneden.

Translatør Rasmussens Forslag forkastedes med 10 Stemmer mod 3.

Formanden: Jeg vil gærne paa Hovedforeningens Vegne stille det Forslag, at et Fagforeningsblad for Hovedforeningen paabegyndes, dog saaledes, at dette Blad foreløbig begynder paa den Maade at det medfølger som Bilag til *Dansk Søfartstidende*. Det er altsaa Udgivelsen af et Fagforeningsblad vi nu vil imødekomme den mindre Afdeling med, kun at vi foreløbig begynder med at lade det gaa gennem *Dansk Søfartstidende*: Viser det sig med Tiden, at den Fremgangsmaade ikke duer, forandrer vi den, men for at faa en Begyndelse og komme til at arbejde sammen med den mindre Afdeling mener jeg, at man skulde forsøge at føre den Tanke ud i Livet.

Dirigenten: Vilde det ikke være rigtigt at begynde med Hr. Navigationsskolebestyrer Hansens Forslag, for d'Hrr. véd jo ikke, om *Dansk Søfartstidende* vil modtage et saadant Følgeblad? (Sekretæren: Jo.)

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Hr. Translatør Rasmussens Forslag gik jo ud paa, at ikke den lille Afdeling alene men Hovedforeningen skulde udgive et Medlemsblad. Men til Afgørelse af det Spørgsmaal, savnes der alt Materiale. Der foreligger ikke det fjerneste om, hvad det vil koste, naar det skal være hele

Foreningen, der udgiver Bladet. (Translatør Rasmussen: Jeg har nøjagtige Tal derfor.) Jeg kunde ønske det nøje specificeret. Jeg har haft nogen Lejlighed til at syste med Bladforhold. Jeg har Erfaring for, hvor meget det koster. Jeg véd omtrent, hvor meget Papir man kan købe til en Avis for 360 Kr. Det strækker ikke langt. Jeg véd, at hvis vi vilde lave et Blad for 360 Kr. maatte vi hellere give det i et veldædigt Øjemed. Lave et Medlemsblad for alle Foreningens Medlemmer for 360 Kr., det kan man ikke. Hvis De sætter et Nul bagved, kan De lave et 14 Dages Blad, det vil omtrent komme til at passe.

Translatør Rasmussen: Jeg har tre forskellige skriftlige Tilbud, hvoraf det ene indgik forleden Dag. Det er nøgne Tal, jeg har at holde mig til. Jeg véd, at 1.000 Eksplarer — mere behøver vi ikke — af et 4-sidet Blad vil koste 30 Kr. Jeg har ikke tænkt mig en eneste rød Øre til Medarbejdere, Arbejdet skulde de to Sekretærer og Foreningens øvrige Medlemmer besørge. 1.000 Numre à 8 Sider vil koste 65 Kr. Jeg har regnet 5 Kr. til Forsendelse. Disse Opgivelser skal meget nær passe paa et Maanedesblad. Jeg har endda et tredje Tilbud, som er noget billigere; og saa har jeg et Tilbud, som gaar ud paa, hvis vi vil have et Omslag med Annoncer, fast at overtage Annonceringen og herfor betale 10 Kr. pr. Annonceside, altsaa 40 Kr. ialt. Det kunde udbringes til meget mere. Det er ikke Fantasi-fosire.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: Maa jeg ikke minde Hr. Rasmussen om, at han har set en Kalkule, som jeg ogsaa har set, for Udgivelsen af et Blad. De kender den altsaa, Hr. Rasmussen, og vil vide, at den saa glimrende ud, men hvordan var Resultatet? Jeg er glad ved, at jeg den Gang havde tilstrækkelig Fornuft og Sindsro til ikke at lade mig blænde. Jeg tror nemlig ikke, at den regnskabsmæssige Opgørelse stod i noget rimeligt Forhold til det kalkulerede.

Translatør Rasmussen: Dette er nøgne Tal.

Navigationsskolebestyrer F. Hansen: De vil vise sig at være altfor nøgne.

Formanden: Jeg vil rette en Henvendelse til Forsamlingen. Hvorfor skulde det være saa umuligt at begynde med *Dansk Søfartstidende* for ikke at faa direkte Udgift? Det er ikke sagt, at det skal blive ved. Hvorfor afvise Tanken om at gøre et Forsøg. Efter mit Kendskab til Forholdene tror jeg, at hvis d'Hrr. gaar ind paa det, vil vi foreløbig beholde det samlede Abonnementantal, men jeg føler mig forvissel om, at begynder De paa et Blad for Dem selv, vil vi tabe en Del Medlemmer, og det vil gaa ud over *Søfartstidende*. Jeg vil derfor endnu en Gang appellere til d'Hrr., om De vil begynde med blot for i Vinter at skrive til *Dansk Søfartstidende*, faa Artiklerne optaget der og se, hvordan det gaar. Saa kunde man senere, hvis det viser sig umuligt at gaa den Vej, komme tilbage til Hr. Rasmussens Forslag.

Dirigenten: Vi maa jo have en Afslutning paa den Sag, der er adskillige Sager tilbage. Jeg finder, at Formandens Forslag indeholder en stor Indrømmelse fra Bestyrelsens Side. D'Hrr. maa godt kunne forsvare at rejse hjem med det Resultat.

Translatør Rasmussen: Det synes Dirigenten. Efter at jeg to Gange har henvendt mig til *Dansk Søfartstidende* og er blevet fejlet af!

Dirigenten: Man mener jo, at Bladet vil gaa ind paa det. Naar man véd, at *Søfartstidende* vil det, synes jeg, at Hr. Rasmussen maa kunne gaa ind paa det. Saa har De lidt Krudt til næste Aar.

Translatør Rasmussen: Jeg har ikke været bemyndiget til at tage Forslaget tilbage.

Dirigenten: Saa sætter jeg Formandens Forslag under Afstemning. Det gaar ud paa, at Hovedafdelingen stiller et Forslag om, at der udgives et Fagfor-

eningsblad, dog at dette foreløbig sker paa den Maade, at Bladet følger som Bilag til *Dansk Søfartstidende*. Saa vil vel de nærmere Omstændigheder blive afgjort af Bestyrelsen.

Mægler H. A. Hansen: Til dette Forslag skal jeg kort gøre den Bemærkning, at der ikke foreligger noget om, at Omkostningerne ved Udgivelsen af et saadant Maanedblad vil kunne afholdes af Selskabet. Der var ved sidste Aarsopgørelse i Aktieselskabet et ganske ubetydeligt Overskud af en Aktiekapital paa 25.000 Kr. Foreningen vil ikke kunne afholde Udgifterne, og dette mener jeg er ensbetydende med, at Forslaget vil blive mødt fra Søfartstidendes Side med et bestemt Nej. Man vil kun gaa ind paa Forslaget paa den Betingelse, at Foreningen betaler Udgiften. Paa det Vilkaar har Søfartstidende stillet sig velvilligt overfor Tanken, idet Bladet har sagt: Ja! men De maa selv betale Udgifterne. Indtægterne af Bladet er saa smaa, at det ikke lader sig gøre at stille sig anderledes.

Formanden: Det er en lille Misforstaaelse, at det skulde indgaa i Søfartstidende, saaledes at denne fik mere Udgift. Lidt af det, som nu for Tiden skrives i Bladet, kunde falde bort. Saa skulde Hovedforeningen være delagtig i det for at imødekomme den mindre Afdeling. Det skulde ikke forvolde mere Udgift.

Dirigenten: Meningen med Formandens Forslag er, at det skal overlades til Bestyrelsen at ordne det fornødne paa den Maade som aftalt.

Sekretæren: Det forekommer mig, at det ikke er videre formaalsjænligt at gaa den Vej, at man forespørger Søfartstidende, om det vil optage et saadant Følgeblad i *Dansk Søfartstidende* uden Udgift for Foreningen. Man har klart og tydeligt Svar, at det vil Bladet ikke. Det forlanger, at alle Udgifterne skal dækkes. Søfartstidende har svaret, at det vil tage dette Følgeblad, naar Afdelingen — for det var fra Afdelingen alene, Forslaget kom, Hovedforeningen var ikke med — vil betale alle Udgifterne. Det er en Gang klart og tydeligt præciseret fra Aktieselskabets Side. Det var kun at forhale Tiden, hvis vi nu kom med det samme Forslag fra vor Side. Jeg har forstaaet Hr. Rasmussen saaledes, at hans Tanke var, at Afdelingen selvstændig vilde udgive dette Medlemsblad i de seks Vintermaaneder uden nogen som helst Forbindelse med Hovedforeningen og for egen Regning og Risiko. Jeg mener ikke, at der kan siges saa meget imod det. Ganske vist véd man ikke, hvad det kan udrette. Men hvis det bidrager til at vise, at det nuværende Forhold til Søfartstidende er uholdbart, saa er der ikke andet at gøre end at sætte noget andet i Stedet.

Formanden: Jeg vil gerne fremsætte et Par oplysende Bemærkninger. Det er ganske rigtigt, som Hr. Rasmussen bemærkede, at der kom det af ham omtalte Svar fra Søfartstidende, men der var ogsaa andre Betingelser, som knyttedes dertil. Jeg har talt med den nuværende Redaktør af Søfartstidende, og jeg fik det Indtryk, at dersom dette Fagblad udgaves af Hovedforeningen i Forening med den mindre Afdeling, vilde Søfartstidende ikke stille sig afvisende, men stille sig saa imødekommende som muligt; men selvfølgelig maatte vi selv tage Ansvaret for, hvad der blev skrevet. Det kunde Bladet ikke paatage sig, naar vi forlangte alt optaget. Det er der Rimelighed i. Saaledes opfattede jeg Resultatet af min Samtale med den nuværende Redaktør af *Dansk Søfartstidende*.

Kaptajn Fischer: Kunde ikke noget udgaa af Søfartstidende, nemlig Meddelelserne om Forandringer i kinesiske Farvande og alle de andre fjærne Steder. Af Hensyn til Folk i Langfart — og jeg véd ikke om andre læser dem — tror jeg ikke, de er nødvendige, for de, der sejler i Langfart, tager selvfølgelig i paakommende Tilfælde et engelsk Fagblad. Jeg tror, at alle de Fyrforandringer og andre Pillerier kunde udgaa. Her-

hjemme er der jo saa lidt af den Art, at man nok kan lægge Mærke til det. Jeg tror ogsaa, at Fragtberetningerne uden Skade kunde udelades; saa blev der mere Plads i Bladet.

Dirigenten: Formandens Forslag gaar ud paa, at der af Foreningen søges udgivet et Bilagsblad til *Dansk Søfartstidende* efter de nærmere Bestemmelser, som desangaaende træffes af Bestyrelsen.

Formandens Forslag vedtoges med 9 Stemmer mod 2.

(Fortsættes).

Kjøbenhavn, d. 26. Juli 1910.

To danske Søfolk reddet. Berlin, 22. Juli. (Ritz. Bur.) Morgenbladene melder fra Swinemünde, at Damperen »Werner Kunstmann«, der i Gaar ankom til Swinemünde, medførte to danske Søfolk, som man havde truffet drivende om i udmattet Tilstand i en Baad i Nærheden af Bornholm. Folkene horte til Besætningen paa et dansk Sejlskib »Anna«, der er sunket i Østersøen. Om det øvrige Mandskabs Skæbne véd man intet.

D. F. D. S. meddeler, at Føreren af Dampskibet »Ficaria«, Kaptajn Wilh. Rasch, rapporterer, at han d. 19. ds. Kl. 10 Form. paa giss. 54° 37' N. Br. og 4° 25' Ø. Lgd. passerede dansk Iremastet Skonnert med Kendingssignalet N. C. P. V. (»Hosanna« af Marstal), der ønskede sig rapporteret. Alt vel. Vinden nordlig, jævn Kuling.

Jærnbanestrejken i England endt. Newcastle, 21. Juli. (Ritz. Bur.) Jærnbanestrejken er i Dag bleven bilagt. Jærnbanefunktionærene har akcepteret Selskabets Tilbud og genoptager straks Arbejdet.

Aabnet Havneanlæg. Rio de Janeiro, 21. Juli. (Ritz. Bur.) Den ny Havn i Rio de Janeiro blev i Gaar højtideligt aabnet af Præsidenten i Nærværelse af Ministeren, Repræsentanter for Handel og Søfart m. fl.

Bekendtgørelse

om Ændring i Bekendtgørelse af 30. December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe m. m.

I Henhold til Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 fastsættes herved følgende Ændring i Bekendtgørelse Nr. 266 af 30. December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Sejlskibe m. m.

Bekendtgørelsens § 31 2det Stykke affattes saaledes:

Efter Udgangen af hver Maaned anviser Politioverigheden Synsmanden (Stedfortræderen) det i Sejlskibs-tilsynslovens § 20 b omhandlede Vederlag.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 12. Juli 1910.

O. B. Muus.

Gustav Arendrup.
kst. Fm.

Truende Sømandsstrejke i England.

I Tilslutning til tidligere Meddelelse om denne Sag (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 52 d. A.) har vi fra Udenrigsministeriet modtaget Underretning om, at Shipping Federation paa det i Newcastle afholdte Møde vedtog intet at foretage sig.

Ministeriet har samtidig tilstillet os to Indberetninger af 11. og 16. ds. fra Konsulatet i Newcastle, af hvilke vi hidsætter følgende:

Newcastle, d. 11. Juli.

Lørdag d. 9. ds. afholdtes i South Shields en Demonstration i Forbindelse med Strejkesagen, hvor Mr. J. Havelock Wilson talte. De af ham opstillede Krav gik i Hovedsagen ud paa:

1. The formation of a National Conciliation Board to be composed of shipowners and representatives of the seamen, so that whenever they had any question under consideration, such as the question of wages, hours of labour, or the manning of vessels, the Union would simply ask the shipowners to hold a conference at which the whole case would be presented.
2. A uniform rate of wages in all ports, and a manning scale for the deck department, the stokehole, and the galley.
3. The right to have a man present in the Mercantile Marine Office when the articles of agreement were read and a delegate of the seamen, who would keep his eyes and ears open to see that there were none of those fancy clauses which deprived them of their just due, and would advise them whether they ought to sign on or not.
4. Every man to have the right to draw his money at any port abroad for the purpose of purchasing clothes or stores.
5. To do away with the Shipping Federation Office.
6. The only that could put things right was for every man to join the Union, because the moment the Shipping Federation knew that every sailor and fireman, who followed the sea, was a member of the Union, the medical examination would go, the Federation ticket would go, and they would find that their wages would gradually increase.

Paa den anden Side hævder Rederne, at en ensartet Lønskala ikke kan gennemføres, i hvilken Forbindelse det anføres, at en Sømand paa nordatlantiske Rejser faar en højere Hyre end en Sømand paa de lange Rejser til Østen, fordi hans Udgifter er større, da han er hjemme hver 14. Dag og dertil maa udstaa koldere Vejr. Paa en Rejse til Østen paa f. Eks. 12 Maaneder, kan Sømanden opspare Penge. Den Tanke at udbetale $\frac{2}{3}$ af Hyren ved Udgangen af hver Maaned paa en Rejse af mere end en Maanedes Varighed, er absolut uigennemførlig af den Grund, at det vilde lede til mange flere Rømminger.

Sømanden er nu berettiget til at fordrø en Maanedes Forskud, førend Tjenesten begynder, hvilket sætter ham i Stand til at betale sin Klatgæld. Rederne er endvidere imod Bortskaffelsen af Lægeeftersyn, og fremhæver, at Sømandene har kun sig selv at takke for dette paa Grund af »The Workmen's Compensation Act«.

Ydermere anser Rederne et »Conciliation Board« for ubrugbart, og der er ikke meget Haab om, at de vil tiltræde Ideen herom.

Newcastle, d. 16. Juli.

Mr. Sidney Buxton, President of the Board of Trade, har tilskrevet Generalsekretæren for »The Seamen's and Firemen's Union«, at han er villig til at

modtage en Deputation for denne Forening i Anledning af deres Besværgelser, hvilke Mr. Havelock Wilson har givet et Omrids af i et nylig udsendt Manifest.

Et Cirkulære har ogsaa været sendt til Medlemmerne af Parlamentet for at formaa disse til at støtte Sagen, og flere af Medlemmerne har tilsagt Sagen deres Støtte og lovet at ledsage Deputationen, der rimeligvis vil blive modtaget d. 28. ds.

I Anledning af det af Mr. Havelock Wilson udstedte Manifest har Shipping Federation udsendt følgende Cirkulære til Rederierne:

A number of shipowners have communicated with the Federation respecting a circular letter issued by the so-called National Seamen's and Firemen's Union, embodying certain statements which it is suggested should be made the subject of a conference. For the guidance of any owners who may apply to me for information as to the attitude which is being taken up by others, will you kindly note that, almost without exception, those who have communicated with us have come to the conclusion that the circular in question does not merit any notice, since the Union in question represents only an insignificant portion of the total number of seamen, and has therefore no justification for speaking in the name of the whole body. Nor has it any power to bind even a small minority, which it represents, to accept the decisions of a conference or conciliation board. None of the owners referred to have represented any approval of the proposals contained in the circular.«

(Sign.) *Cuthbert Laws.*
General Manager.

Kaptajn H. Bønnelykke.



Som kortelig meddelt i *Dansk Søfartstidende* af 15de ds. afgik Kapt. H. Bønnelykke den 13de ds. ved Døden af et Hjerteslag om Bord i Dampskibet »Texas«, hvilket Skib han samme Dag havde overtaget efter sin Sygdom og skulde være afgaaet med om Aftenen til Buenos Aires.

Kapt. B. var født paa Langeland den 1ste April 1857, tog Styrmandseksamen i Svendborg 1880 og sejlede derefter som Styrmand i Sejlskibe paa Nord- og Østersøen,

Vestindien og Brasilien samt i Grosserer J. Th. Adolphs Dampskibe paa Vestnorge. I 1888 indtraadte han i D. F. D. S.s Tjeneste som 1ste Styrmand i »Bergenhus«, efter at Selskabet havde overtaget Adolphs Skibe. Han var derefter 1ste Styrmand i »Nidaros«, »Botnia«, »Leopold II« og »Constantin« og fungerede gentagne Gange som Fører af forskellige af Selskabets Skibe, ligesom han forøvrigt ogsaa under Adolphs Rederi fungerede som Fører af »Christianssund«. I Marts 1899 udnævntes B. til Fører af »Constantin«. Han førte derefter »Nidaros«, »Hængest«, »Botnia«, »Esbarn Snare« og »Louise« og skulde, som sagt, have ført »Texas«, da Døden overraskede ham.

Under stor Deltagelse begravedes han den 19de ds. fra Kapellet paa Garnisons Kirkegaard. Ved Kisten, som var smykket med mange Kranse, paraderede to af D. F. D. S.s Styrmand med florumvundne Flag, to Medlemmer af den alm. danske Skibsførerforening, ligeledes med florumvundne Flag samt to af Odd fellow Ordenens Brødre med Emblem, ligesom der ved Siden af Kisten paraderede otte af samme Ordens Brødre. Efter Talen bares Kisten ud af Kapellet af Odd fellow Ordenens Brødre og til Graven af Styrmand i D. F. D. S. Af signerede Kranse var sendt fra Det forenede Dampskibs-Selskab, fra samme Selskabs Kaptajner, fra Odd fellow Ordenens Loge »Columbus« m. fl. Paa Det forenede Dampskibs-Selskabs Vegne var mødt Skibsinpektør Tidemann, ligesom adskillige af Kontorpersonalet foruden den afdødes Kolleger, der havde givet Møde i stort Antal.

Kapt. B. var en dygtig og agtel Skibsfører, afholdt saavel af Kolleger som Underordnede. Han efterlader sig en Enke og tre voksne Døtre.

Nordisk Skibsrederforenings 21. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1909, af hvilken vi uddrager følgende:

Den 31te December 1909 var der i Foreningen indtegnet 1,881,383 Tons mod 1,892,509 Tons den 31te December 1908, altsaa en Forskel paa 11,126 Tons. At der i det forløbne Aar ikke har været nogen Fremgang i den indmeldte Tonnage, skyldes først og fremmest Standsningen i Nybygninger paa Grund af de daarlige Tider. Tonnagen fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,168,702	mod i Fjor	1,184,065
Sverige:	331,735	» - »	331,615
Danmark:	334,902	» - »	326,098
Andre Lande:	46,044	» - »	50,731

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 157.

Af Tonnagen er 42,889 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas at Foreningen ogsaa overtager de i Lovens § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret.

I Aarets Løb er der, som sædvanlig, udsendt Cirkulærer som Regel en Gang om Maanednen, hvor man har givet Foreningens Medlemmer Underretning om alle saadanne Sager vedrørende Foreningens Virksomhed, som man har ment kunde have almen Interesse. Bestyrelsen kan derfor indskrænke sig til at henvise til disse Cirkulærer.

Statistisk Oversigt over Foreningens Udvikling 1889—1909.

Aar	Tonnage	Foreningens kontante Beholdning	Antal Sager indsendt	Udbetalt til juridisk Bistand
		Kr.		Kr.
Sommeren 1889	293,096	c. 15,000.00	—	—
³¹ / ₁₂ 1889	c. 450,000	3,024.78	24	1,830.44
³¹ / ₁₂ 1890	584,039	11,528.23	72	
³¹ / ₁₂ 1891	614,763	18,528.25	113	2,528.10
³¹ / ₁₁ 1892	657,769	21,030.51	175	5,624.43
³¹ / ₁₂ 1893	709,291	19,093.03	185	11,517.66
³¹ / ₁₁ 1894	750,426	26,011.79	219	6,393.55
³¹ / ₁₂ 1895	755,733	38,695.31	218	9,078.60
³¹ / ₁₂ 1896	756,353	44,625.98	247	9,245.81
³¹ / ₁₁ 1897	748,703	59,404.58	227	4,812.16
³¹ / ₁₂ 1898	768,875	52,089.74	247	15,190.85
³¹ / ₁₂ 1899*	932,219	72,020.81	397	10,601.57
³¹ / ₁₂ 1900	1,116,178	66,987.03	556	33,093.26
³¹ / ₁₂ 1901	1,302,026	41,950.26	644	65,364.49
³¹ / ₁₂ 1902	1,442,354	42,658.00	690	50,561.22
³¹ / ₁₂ 1903	1,544,896	48,037.69	795	50,325.21
³¹ / ₁₂ 1904	1,572,865	47,427.52	804	56,934.92
³¹ / ₁₂ 1905	1,656,803	45,693.90	771	64,696.53
³¹ / ₁₂ 1906	1,714,189	49,939.88	922	59,937.29
³¹ / ₁₂ 1907	1,874,722	69,066.31	1,083	51,129.25
³¹ / ₁₂ 1908	1,892,509	54,094.18	1,119	55,920.73
³¹ / ₁₂ 1909	1,881,383	67,490.22	1,075	54,289.16

Som det vil erindres, blev Foreningen paa det sjette nordiske Søfartsmøde anmodet om at indgaa til de skandinaviske Landes Regeringer med Andragende om at faa fremmet en Revision af den fælles skandinaviske Søfartslov. I Henhold hertil indsendte Bestyrelsen en Fremstilling til den norske og den danske Regering, hvorimod man i Sverig havde Betænkeligheder ved at søge denne Sag fremmet paa det daværende Tidspunkt, hvorfor man besluttede for Tiden ikke at indsende noget lignende Andragende til den svenske Regering.

Paa samme Søfartsmøde blev Foreningen anmodet om at indgaa til de nordiske Landes Regeringer med Fremstilling om Ønskeligheden af at overveje Spørgsmaalet angaaende Sammenkaldelse af en international Conference med det Formaal at søge tilvejebragt internationale Regler angaaende Transport af farlige Ladninger. I Overensstemmelse hermed indsendte Bestyrelsen til den norske Regering Andragende om, at den vilde sætte sig i Forbindelse med de andre Landes Regeringer med dette Formaal for Øje. Af andre større Sager, som Bestyrelsen har behandlet, og som der har været redegjort for i Cirkulæret kan nævnes:

Hamburg Assurandørernes Forhøjelse af Præmien for Assurance paa Ladninger med norske og svenske Sejlskibe. Norsk Udkast til ny Maskinistlov. Kanadisk Lov om Kystfart. Kanadisk Lov om Told af Reparationer paa Skibe etc. etc.

Som sædvanlig har Foreningen samarbejdet med de andre Organisationer med lignende Formaal, navnlig med Schutzverein Deutscher Rheder og The Baltic and White Sea Conference i Sager, hvor derifil har været Anledning.

I Aaret 1909 registreredes 1,075 ny Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 194 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 15, tabt 4, forligt 59 (24 med det fulde Beløb), opgivet 8, ikke overtaget 4 og endnu uafgjort 104, saaledes at Foreningen pr. 31. December 1909 for sin Regning ialt havde 104 Processer (iberegnet Appelsager) verserende i forskellige Lande.

Den har i 1909 ialt indkasseret Kr. 454,287.50 for sine Medlemmer. Foreningens Bestyrer er Hr. J. J a n t z e n i Kristiania.

Vestindien og Brasilien samt i Grosserer J. Th. Adolphs Dampskibe paa Vestnorge. I 1888 indtraadte han i D. F. D. S.s Tjeneste som 1ste Styrmand i »Bergenhus«, efter at Selskabet havde overtaget Adolphs Skibe. Han var derefter 1ste Styrmand i »Nidaros«, »Botnia«, »Leopold II« og »Constantin« og fungerede gentagne Gange som Fører af forskellige af Selskabets Skibe, ligesom han forøvrigt ogsaa under Adolphs Rederi fungerede som Fører af »Christianssund«. I Marts 1899 udnævntes B. til Fører af »Constantin«. Han førte derefter »Nidaros«, »Hengest«, »Botnia«, »Esbern Snare« og »Louise« og skulde, som sagt, have ført »Texas«, da Døden overraskede ham.

Under stor Deltagelse begravedes han den 19de ds. fra Kapellet paa Garnisons Kirkegaard. Ved Kisten, som var smykket med mange Kranse, paraderede to af D. F. D. S.s Styrmand med florumvundne Flag, to Medlemmer af den alm. danske Skibsførerforening, ligeledes med florumvundne Flag, samt to af Odd fellow Ordenens Brødre med Emblem, ligesom der ved Siden af Kisten paraderede otte af samme Ordens Brødre. Efter Talen bares Kisten ud af Kapellet af Odd fellow Ordenens Brødre og til Graven af Styrmand i D. F. D. S. Af signerede Kranse var sendt fra Det forenede Dampskibs-Selskab, fra samme Selskabs Kaptajner, fra Odd fellow Ordenens Loge »Columbus« m. fl. Paa Det forenede Dampskibs-Selskabs Vegne var mødt Skibsinspektør Tidemann, ligesom adskillige af Kontorpersonalet foruden den afdødes Kolleger, der havde givet Møde i stort Antal.

Kapt. B. var en dygtig og agtet Skibsfører, afholdt saavel af Kolleger som Underordnede. Han efterlader sig en Enke og tre voksne Døtre.

Nordisk Skibsrederforenings 21. Aarsberetning.

Nordisk Skibsrederforening har i disse Dage udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1909, af hvilken vi udtrækker følgende:

Den 31te December 1909 var der i Foreningen indtegnet 1,881,383 Tons mod 1,892,509 Tons den 31te December 1908, altsaa en Forskel paa 11,126 Tons. At der i det forløbne Aar ikke har været nogen Fremgang i den indmeldte Tonnage, skyldes først og fremmest Standsningen i Nybygninger paa Grund af de daarlige Tider. Tonnagen fordeler sig paa de forskellige Lande saaledes:

Norge	1,168,702	mod i Fjor	1,184,065
Sverig:	331,735	» - »	331,615
Danmark:	334,902	» - »	326,098
Andre Lande:	46,044	» - »	50,731

Antallet af personlige Medlemmer ved Aarets Slutning udgjorde 157.

Af Tonnagen er 42,889 Tons indmeldt efter § 7 og betaler 10 Øre pr. Ton, hvorved opnaas, at Foreningen ogsaa overlager de i Lovens § 7 nævnte Sager, som Assurandørerne maatte overtage, hvis Skibet var forsikret.

I Aarets Løb er der, som sædvanlig, udsendt Cirkulærer som Regel en Gang om Maaneden, hvor man har givet Foreningens Medlemmer Underretning om alle saadanne Sager vedrørende Foreningens Virksomhed, som man har ment kunde have almen Interesse. Bestyrelsen kan derfor indskrænke sig til at henvise til disse Cirkulærer.

Statistisk Oversigt over Foreningens Udvikling 1889—1909.

Aar	Tonnage	Foreningens kontante Beholdning	Antal Sager indsendt	Udbetalt til juridisk Bistand
		Kr.		Kr.
Sommeren 1889	293,096	c. 15,000.00	—	—
^{31/12} 1889	c. 450,000	3,024.78	24	1,830.44
^{31/12} 1890	584,039	11,528.23	72	
^{31/12} 1891	614,763	18,528.25	113	2,528.10
^{31/11} 1892	657,769	21,050.51	175	5,624.43
^{31/12} 1893	709,291	19,093.03	185	11,517.66
^{31/11} 1894	750,426	26,011.79	219	6,393.55
^{31/12} 1895	755,733	38,695.31	218	9,078.60
^{31/12} 1896	756,353	44,625.98	247	9,245.81
^{31/11} 1897	748,703	59,404.58	227	4,812.16
^{31/12} 1898	768,875	52,089.74	247	15,190.85
^{31/12} 1899*	932,219	72,020.81	397	10,601.57
^{31/12} 1900	1,116,178	66,987.03	556	33,093.26
^{31/12} 1901	1,302,026	41,950.26	644	65,364.49
^{31/12} 1902	1,442,354	42,658.00	690	50,561.22
^{31/12} 1903	1,544,896	48,037.63	795	50,325.21
^{31/12} 1904	1,572,865	47,427.52	804	56,934.92
^{31/12} 1905	1,656,803	45,693.90	771	64,696.53
^{31/12} 1906	1,714,189	49,939.88	922	59,937.29
^{31/12} 1907	1,874,722	69,066.31	1,083	51,129.25
^{31/12} 1908	1,892,509	54,094.18	1,119	65,920.73
^{31/12} 1909	1,881,383	67,490.22	1,075	54,289.16

Som det vil erindres, blev Foreningen paa det sjette nordiske Søfartsmøde anmodet om at indgaa til de skandinaviske Landes Regeringer med Andragende om at faa fremmet en Revision af den fælles skandinaviske Søfartslov. I Henhold hertil indsendte Bestyrelsen en Fremstilling til den norske og den danske Regering, hvorimod man i Sverig havde Betænkeligheder ved at søge denne Sag fremmet paa det daværende Tidspunkt, hvorfor man besluttede for Tiden ikke at indsende noget lignende Andragende til den svenske Regering.

Paa samme Søfartsmøde blev Foreningen anmodet om at indgaa til de nordiske Landes Regeringer med Fremstilling om Ønskeligheden af at overveje Spørgsmaalet angaaende Sammenkaldelse af en international Conference med det Formaal at søge tilvejebragt internationale Regler angaaende Transport af farlige Ladninger. I Overensstemmelse hermed indsendte Bestyrelsen til den norske Regering Andragende om, at den vilde sætte sig i Forbindelse med de andre Landes Regeringer med dette Formaal for Øje. Af andre større Sager, som Bestyrelsen har behandlet, og som der har været redegjort for i Cirkulæret kan nævnes:

Hamburg Assurandørernes Forhøjelse af Præmien for Assurance paa Ladninger med norske og svenske Sejlskibe. Norsk Udkast til ny Maskinistlov. Kanadisk Lov om Kystfart. Kanadisk Lov om Told af Reparationer paa Skibe etc. etc.

Som sædvanlig har Foreningen samarbejdet med de andre Organisationer med lignende Formaal, navnlig med Schutzverein Deutscher Rheder og The Baltic and White Sea Conference i Sager, hvor deril har været Anledning.

I Aaret 1909 registreredes 1,075 ny Sager. Af disse blev det nødvendigt at forelægge 194 for Bestyrelsen.

Heraf er vundet 15, tabt 4, forligt 59 (24 med det fulde Beløb), opgivet 8, ikke overtaget 4 og endnu uafgjort 104, saaledes at Foreningen pr. 31. December 1909 for sin Regning ialt havde 104 Processer (iberegnet Appelsager) verserende i forskellige Lande.

Den har i 1909 ialt indkasseret Kr. 454,287.50 for sine Medlemmer. Foreningens Bestyrer er Hr. J. J a n t z e n i Kristiania.

Ekstrakt af Nordisk Skibsrederforenings Regnskab for 1909.

Indtægter.

Udgifter.

		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	Drifts-Konto.		Kr.	Ø.	Kr.	Ø.	
Beholdning pr. 1/1 1909.....				54,094	18	Bladhold, Telefon, Avertissement, Kurstab, elektrisk Lys & diverse Smaaudgifter.....		2,876	08			
Kontingentbidraget for 1909.....	135,043	53				Husleje.....		2,400	00			
Resterer.....	609	56				Provision til Foreningens Agenter ...		5,901	43			
	134,433	97				Porto & Telegrammer.....		4,785	26			
Indbetalte Restancer.....	132	30				Lønninger.....		36,880	27			
Bidrag for 1910.....	25	02				Trykning af Cirkulærer, Aarsberetninger etc.....		3,401	11			
Indvundne Renter.....			134,591	29		Kontorrekvisiter.....		2,460	01			
			3,738	82		Rejseomkostninger.....		1,060	00			
						Generalforsamlings & Bestyrelsesmøders Afholdelse.....		3,443	06			
						Lokalbestyrelsen ifl. Lovenes § 19 ...		2,600	00			
						Foreningens Bidrag til Procesførelse & juridisk Bistand.....		54,289	16			
						Domssamlingen.....		2,800	00			
						Bidrag til Livsforsikringspræmie for Personalet.....		1,145	00			
										124,041	33	
										892	74	
										67,490	22	
										(heri indbefattet Reservefond, ifl. Lovenes § 27,		
										der nu udgør Kr. 21,118.88).....	192,424	29
										192,424	29	

Foreningen afholder Generalforsamling i Kristiania Onsdag den 17. August d. A.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet ret fast; fra Bottenhav og Finskebugten er Minimalraterne i flere Tilfælde opnaaet saavel pr. straks som pr. August; dette gælder særlig for noget større Sejlere fra disse Havne og fra Hvidehavet. Danmark har adskillige Cement- og Kalkstenslaster; Tyskland nogle mindre Kornlaster til England, Syd- og Vestsverig flere Trælaster; medens Islaster fra Østnorge atter er aftaget og ligger i Øjeblikket uden Interesse til lave Noteringer efter Aarstiden. Rusland ligger fremdeles mæt med kun enkelte mindre Oljekagelaster fra Riga eller Petersborg. Returfragter Vest fra tilfredsstiller Behovet, og særlig er der flere mindre Foderstoflaster i Markedet. Raten for Kul er fra £ 6 til £ 7.10 efter Størrelse.

Hvad de mindre Skibe angaar, er Fragtmarkedet endnu ret flovt fra Nordtyskland; Königsberg stiller imidlertid en Bedring i Udsigt efter 1ste August, og utvivlsomt vil de fleste andre Pladser til Dels følge efter; ny Rug er forøvrigt afladet i disse Dage fra Stettin, men pr. Damper. Hamburg slutter til 3½ à 4 Mk., men der er mange fragsøgende Skibe, og Efterspørgslen efter Tonnage er ikke stor, saa det tager Tid for at blive placeret derfra. Norge og Sverige er nærmest uforandret; Halmstad søger for Tiden kun til Elben og Rendsborg og vil først senere atter kunne optage Skibe til Lübeck og Stettin. Heller ikke Danmark har noget særligt nyt at opvise; Provinserne har et Par enkelte mindre Hvedelaster til Åhus og Kjøbenhavn, som ogsaa ligger ret stille. Der sluttedes bl. a. Soyakager til Norrköping 3 Kr., Byg til Østbornholm 12 Øre, Oljekager til Limfjorden 16 Øre.

Havarier og Forlis.

Loughbrow, Dpsk. af Newcastle, kom den 22. ds. paa Rejsen fra Skotland til Königsberg med en Ladning Sild paa Grund paa Middelgrunden. Skibet kom senere ved indtrædende Højvande atter flod ved egen Hjælp og fortsatte Rejsen til Bestemmelsesstedet.

Fra Sø og Land.

Skibsbrande. Et udmærket Middel imod Skibsbrande har man i Apparater, der kan udvikle ildslukkende Luftarter. Paa en Del Skibe af Bremer Lloyds og Hamburg-Amerika-Liniens er der i de senere Aar blevet anbragt Claytons Ildslukningsanlæg. Dette bestaar af Ledninger og Beholdere, i hvilke der ved Ventilernes Aabning danner sig Mængder af Svovlsyre-dampe, som strømmer ud og slukker Ilden, hvor de møder den.

Anlægget kom for en Tid siden til at give et interessant Bevis for sin Nyttighed. Tilfældigvis udbrod der samtidigt Ild i to Dampere med Bomuld fra Ny Zeeland til England; den ene af dem, »Waimate«, havde Claytons Anlæg, den anden, »Gothic«, ikke. I »Waimate« virkede Anlægget saa heldigt, at Skaden kun blev ganske ringe, hvorimod »Gothic«, trods Anvendelse af Damp imod Ilden, tilsidst var ved at brænde ud, hvorfor den blev sænket for dog at redde noget af den.

(Berl. Tid.)

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh.
Telefon 6936

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Libau 24./7. — Alexandre, Nielsen, afg. Riga 23./7. hertil. — Algarve, Borries, ank. hertil 25./7. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 24./7. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 21./7. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 25./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 19./7. til Boston. — Arno, Strub- berg, ank. Sevilla 24./7. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 17./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 24./7. til Aarhus. — Beira, Lunge, ank. Petersborg 22./7. — Chr. Bro- berg, Mortensen, ank. Åbo 25./7. — Christian IX, Holm, afg. London 23./7. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 19./7. til Tarragona. — Douro, Søeberg, afg. herfra 22./7. til Petersborg. — Esbjerg, ank. hertil 24./7. — Florida, Andersen, afg. Bue- nos Aires 24./7. til Madelra. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 25./7. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 11./7. — Geor- gios I, Sørensen, afg. Hull 23./7. til Libau. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Tarragona 23./7. til Denia. — Jolantha, Simonsen, ank. Rotterdam 23./7. — Kanan, pass. Holtenau 25./7. for Libau. — Kentucky, ank. hertil 13./7. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 22./7. til Antwerpen. — Kursk, Gommessen, ank. Pe- tersborg 24./7. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 22./7. — Loire, Cralgnou, ank. Trångsund 22./7. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 20./7. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 19./7. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Stratoni 19./7. til Algier. — Mo- skov, Jonsen, ank. London 24./7. — Nicolai II, Clausen-Kaas, pass. Oussant 23./7. for Tunis. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Antwerpen 23./7. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 24./7. — Omsk, Harder, afg. Libau 23./7. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 21./7. hertil. — Pennsylvania, Liss- ner, ank. Savannah 20./7. — Perm, Christensen, ank. Libau 20./7. — Pregel, Iversen, ank. hertil 22./7. — Saga, Wiberg, afg. her- fra 22./7. til Riga. — Saxo, Müller, ank. Libau 20./7. — Seine, Damp, afg. Petersborg 14./7. til Bordeaux. — Texas, Mühlhoff, afg. Frederikshald 24./7. til Newcastle. — Thyra, Jørgensen, afg. her- fra 24./7. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. herfra 21./7. til Pe- tersborg. — Tyr, Thanning, ank. hertil 24./7. — United Sta- tes, Gotsche, ank. hertil 19./7. — Vendsyssel, Larsen, afg. Riga 23./7. til Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 23./7. sydpaa. — Karin, Ryberg, afg. herfra 18./7. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 23./7. til Swansea.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 22./7. for Cartagena. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 23./7. for Barcelona. — Ellen, Hansen, pass. Emden 19./7. for Sevilla. — Gerda, Iver- sen, pass. Helsingør 20./7. for Kotka. — Inger, Schiff pass. Hel- singør 21./7. for Wiborg. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 20./7. for Sevilla. — Alfa, Lauritsen, pass. Frederikshavn 19./7. for Lorient. — Johanne, Thøgersen, ank. Vejle 22./7. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Barrow 23./7. — Laura, Pedersen, ank. Huerva 19./7. — Cito, Jepsen, afg. Newport 19./7. til Holtenau.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Svendborg 22./7.

Ære. Enigheden, Jensen, ank. Trepot 21./7. — Energi, Jensen, ank. Neufahrwasser 21./7. — Alfred Kreglinger, Nielsen, afg. København 18./7. til Blyth.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Burnt- island 22./7. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Petersborg 16./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Blyth 30./7. — Peter Willemoes, Jensen, ank. Nykjøbing F. 24./7. — G. Kock, Møl- ler, afg. Wear 23./7. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Ghent 14./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Rotterdam 23./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 22./7. — N. G. Pe- tersen, Bloch, afg. Rendsburg 23./7. — J. D. S. Adolph, Fønger, afg. Himango 15./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Blyth 23./7. — N. F. Høffding, v. Deurs, afg. Borgå 21./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Ørnskjöldsvik 24./7. — Martha, Christensen, afg. Tynen 21./7. — Elna, Rathje, ank. St. Raphael 19./7. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 21./7. — Simone, Møller, afg. Tynen 20./7. — Jeanne, Løffler, ank. St. Tropez 23./7. — Vera, Rissø, ank. Rouen 20./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 23./7. — Anine, Leth, afg. Palma 23./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Bjørneborg 18./7. — Helene, Sørensen, ank. København 26./7. — Sjølland, Dam, afg. Pe- tersborg 16./7. — Agneta, Hansen, ank. Hull 23./7. — Hermia, Sonnichsen, ank. Ghent 14./7. — Alice, Schultz, afg. Windau 20./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Rotterdam 20./7. — Vera, Thing, afg. Lerwik 22./7. — Freja, Nielsen, afg. Stettin 21./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, ank. London 22./7. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 15./7. — Pawel Andrejeff, Tannobek, afg. Kjø- benhavn 22./7. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmus- sen, afg. Petersborg 18./7. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Bruges 22./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Haders- lev 21./7. til Petersborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 17./7. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miranichi 18./7. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,

afg. Nevrrossiak 22./7. til Landskrone. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 20./7. — Helmer Møfch, Thorsbø, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Newa, Dahl, afg. Archangel 22./7. til Rot- terdam.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Shanghai 20./7. til Yokohama. — Tranquebar, van Deurs, afg. Göteborg 21./7. til Antwerpen. — Siam, Cortsen, ank. Wladivostok 16./7. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 16./7. til Genoa. — Pangan, Knudsen, afg. Colombo 19./7. til Penang. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 20./7. for Suez. — Samui, Licht, afg. Bangkok 20./7. til Singapore. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 4./7. til Suez. — Cathay, Frederiksen, ank. Ørnskjöldsvik 21./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. St. Thomas 16./7. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. Rotter- dam 23./7. til London. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 14./7. til Le Havre.

Skandia. Schach Støenberg, Theiland, afg. Råfshø 23./7. til Ostende. — Rimfaxe, Westergaard, ank. København 23./7. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 21./7. til København. — Gullfaxe, Petersen, ank. Königsberg 23./7. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 18./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Torneå 20./7. — London, Bom, ank. Antwerpen 15./7. — Paris, Tholander, afg. Jacobstad 20./7. til Tynen. — Bryssel, Kaas, ank. Ghent 14./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 21./7. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 14./7. — Roma, v. Thun, ank. Kronstadt 16./7.

Fana-Nordby. Havilla, Doysen, ank. Sidney 15./7.

Fana-Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. Cadiz 16./7. til Rio Grande.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Smyrna 17./7. — Rus- sia, Poulsen, ank. Havre 16./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Helsingør 17./7. — Dantia, Lindberg, afg. Rotterdam 19./7. — Normania, Eriksen, ank. Cardiff 21./7. — Etixinia, Lund, ank. Filadelfia 19./7. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 14./7. — Livonia, Jørgensen, afg. Newcastle 17./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Ferdinandina 22./7. — Pa- tria, Larsen, ank. Sagua 30./6. — Gratia, Sørensen, ank. Kron- stadt 22./7. — Astoria, Neergaard, afg. Nippebay Cuba 21./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Hungerburg 21./7. — Gallia, Nielsen, ank. Bruges 19./7. — Caledonia, Hansen, ank. Peters- borg 21./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Kronstadt 17./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. herfra 19./7.

Ingå. Flandria, Hansen, ank. Boulogne 17./7. — Grana- ria, Poulsen, afg. Havana 13./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 19./7. — Estonia, Winckler, afg. Loisburg 11./7.

Dan. Flonia, Hansen, afg. Hungerburg 16./7. — Selan- dia, Trønsenggaard, afg. Wismar 18./7. — Seculia, Jensen, afg. Neapel 22./7. — Frumentia, Andersen, ank. Cardiff 21./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Kronstadt 13./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 16./7.

Thora. Kong Helge, Olsen, afg. Reykjavik 21./7. — Ster- ling, Nielsen, afg. Reykjavik 22./7. — Ingolf, Schiøttz, ank. Sandarkrak 23./7. — Gambetta, Riise, ank. Bergen 24./7.

Sejlskibe.

Ære. Kodan, Hansen, afg. Frey Bentos (Argentina) 19./7. til Kanalen f. O. — Johanne, Hansen, ank. Richibucto 19./7. — Argo, Clausen, afg. Irland 20./7. til Kanada. — Johanne, Østermann, ank. Domino (Labrador) 19./7. — Aessia, Nielsen, ank. Kjøbenhavn 19./7. — Frederik & Ane, Andersen, stik. Kjøbenhavns Red 18./7. p. R. t. Thurs. — Marthing, Friis, ank. Bridport 19./7. — Caroline, Christensen, ank. Sundsvall 21./7. — Phoenix, Rasmussen, ank. Stugsund 20./7. — Venners Minde, Friis, ank. Karlskrona 20./7. — Valborg, Johansen, ank. Stockholm 20./7. — Wemyss-Castle, Bandholm, ank. Sundsvall 21./7. — Salvador, Sand, ank. Fowey 21./7. — Niels, Caspersen, ank. Helsingfors 21./7. — J. A. Kromann, Christen- sen, ank. Par 22./7. — Freya, Petersen, ank. Nakskov 21./7. — Johanne, Stegmann, ank. Travemünde 21./7. — Alt, Hansen, ank. Pillau 22./7. — Marie, Østermann, ank. Randers 22./7. — Marry, Andersen, ank. Bourgsvik 22./7. — Riise, Bager, ank. Falmouth 22./7. — Rota, Ohlsen, ank. Havre 23./7. — Saga, Ohlsen, ank. Parpebiae 23./7. — Henry, Bager, ank. Vells Nor- folk 23./7.

INDHOLD

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjø- benhavn, den 26. Juli 1910. — Bekendtgørelse. — Truende Sø- mandsstrejke i England. — Kaptajn H. Bonnelykke. — Nordisk Skibsrederforenings 21. Aarsberetning. — Fragtmarkedet. — Hava- rier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Trafics Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget hørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

„Husk“

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Hørrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Diskussion om en Overledelse for Foreningen og visse Rederforeninger i Nabolandene.

Sekretæren: D'Hrr. vil huske, at paa sidste Aarsmøde i Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund blev det vedtaget, at man skulde samles til et Møde med Repræsentanter for Nabolandenes Foreninger. Dette Møde blev holdt i December f. A., men det viste sig, at ingen af de mødte Herrer havde Mandat, hvorfor det blev vedtaget at søge tilvejebragt disse Mandater fra de respektive Foreninger.

Man kan jo ganske rolig gaa ud fra, at det Arbejde, som det var Fragtforbundets Formaal at udføre, er, om ikke ganske gaaet i Stykker, saa dog gaaet i Staa i Øjeblikket, og Bestyrelsen har derfor ment, at der ikke er noget, der taler for, at man gik med til en saadan Overledelse. Man kunde ikke se, at det vilde være formaalstjenligt nu.

Translatør Rasmussen: Der ligger her et Nummer af det tyske Blad »Der Küstenschiffer«. D'Hrr. vil dér kunne se, at der for kort Tid siden er sket noget i Hamburg vedrørende Fragtspørgsmaalet, idet de mindre Skibe har sluttet sig sammen tvungen af den jernhaarde Nødvendighed, og der er fastsat nogle Fragtrater. Det er et heldigt Skridt her er foretaget, selv om det er mindre heldige Omstændigheder, der har medført det. Det turde tyde paa, at det vilde være formaalstjenligt om Dansk Sejlskibsrederi-Forening satte sig i Forbindelse med den tyske Forening. Jeg vil henstille til Foreningen, at den sætter sig i Forbindelse med denne Forening i Hamburg, eventuelt med Hr. Pickhard, som maaske kender noget dertil, og undersøge den Sag nærmere.

Sekretæren: Foreningen har sat sig i Forbindelse med Hr. Pickhard, idet Sagen er kommet mig for Øre; de tyske Skibsførere, som er kommen til Svendborg, har omtalt denne Sammenslutning. Jeg har forespurgt »Verband deutscher Küstenschiffer«, om denne Sammenslutning var noget nyt eller om den er udgaaet af den gamle Forening. Jeg har ikke faaet Svar paa Spørgsmaalet, og har ikke faaet Tid til nu at læse det her omdelte tyske Blad, saa før jeg ser, hvorledes den Sag er kommet frem, og hvad der ligger til Grund for den, kan jeg i Grunden ikke se, hvad man kan foretage sig i denne Anledning; men selvfølgelig maa man have sin Opmærksomhed henvendt paa denne Bevægelse. Jeg maa bemærke, at nu har vi, særlig den mindre Afdeling, i et Par Aar arbejdet paa at faa Underskrifter paa Forpligtelsen til at holde Fragtraterne. Vi kom saa vidt, at vi fik Underskrifter fra c. 80 pCt. af den mindre Afdelings Medlemmer, men det var umuligt at faa Tyskerne med og ligeledes ganske umuligt at faa Svenskerne med, og saa var det selvfølgelig udelukket, at Nordmændene vilde gaa med. Jeg stiller mig derfor tvivlende overfor denne ny Bevægelse, og jeg mener — det har Hr. Rasmussen og jeg talt om før, at hvis der skal være Mening i det fra Tyskernes Side, maa de vise, hvad de vil. Hvis de gaar saa vidt, som vi gjorde, da vi gennem Forbundet søgte Samarbejde med Tyskerne og Svenskerne for at faa disse Underskrifter, og hvis det saa viser sig, at der er noget ved det, kan vi selvfølgelig gaa med, men jeg mener ikke, at vi efter de Erfaringer, vi den Gang gjorde, særlig med Hensyn til at opnaa disse Underskrifter, skal lægge for. Jeg har talt med flere om den Sag, og de har i Grunden været af samme Opfattelse. Enten dette nu kommer til os gennem »Verband deutscher Küstenschiffer« eller gennem denne ny Sammenslutning paa Elben, maa vi sige, at det har vi allerede gjort en Gang,

men d'Hrr. vilde jo ikke med, og det viste sig, at vi kunde heller ikke faa Svenskerne med.

Direktør Pickhard, Hamburg: D'Hrr. véd jo, hvorledes hele Sagen med Nordevropæisk Sejlskibsreder-Forbund er forløbet. »Verband deutscher Küstenschiffer« har haft den største Møje med at søge at føre Fragsagen til et godt Resultat, men i Tyskland var, saaledes som Forholdene er, et fuldstændigt godt Resultat udelukket. Vi opnaede 300 Underskrifter, da vi forespurgte vore Medlemmer, om de eventuelt var villig til at indgaa en saadan Forbindelse med de danske Skibsredere. Der var den Gang den store Vanskelighed, at man i Tyskland og i Danmark var principielt uenige om et Hovedpunkt. I Tyskland troede vi ikke, at et saadant Fragtforbund kunde dannes, naar det ikke vedtoges, at ethvert Medlem skulde være forpligtet til ikke at slutte under Fragtraterne og, naar han til Trods herfor uden tvingende Grund gik under dem, skulde betale en vis Bøde. Her i Danmark var man af en anden Mening. Man ønskede ikke det saakaldte Mulksystem indført.

I sidste Vinter har vi beskæftiget os med Spørgsmaalet, om vi skulde slutte os til Dansk Sejlskibsrederi-Forening til Fremme af Fragtspørgsmaalet. Kaptajn Minor Rasmussen, der har fulgt vore Forhandlinger, vil give mig Ret i, at det var en meget udbredt Mening blandt de hamburgske Kystskippere, at der overhovedet ikke var Udsigt til nogen heldig Løsning af Fragtspørgsmaalet. I Foraaret er der imidlertid indtraadt Begivenheder, der forandrer Sagen. Fragterne i Hamburg blev stadig mere og mere trykkede, saa trykkede, at det ikke var muligt at sejle til disse Fragter. Nogle Skibe blev sluttet til Fragter saa lave, at der overhovedet ikke var Tale om Gevinst, men kun om Tab. Der var da en Reder, som for at overbevise sine Fagfæller om Situationens Uholdbarhed sluttede en Fragt fra Hamburg til Halmstad til den ganske urimelige Sats af 2 Mark pr. Ton. Dette gav Stødet til, at flere og flere indsaa, at der maatte tages alvorligt fat. Der blev afholdt Møder, man blev enig om Tingene, og der blev vedtaget en Fragttarif, og Sagen staar nu saaledes, at der ikke bliver sluttet et Skib i Hamburg, uden at dets Ejer forpligter sig til at tiltræde dette Forbund og overholde Fragtraterne. Det er ikke blot Skibsredere men ogsaa Skibsmæglere, der har forpligtet sig under en Bøde af 500 Mark til ikke at slutte noget Skib under Fragterne. Kendsgæringernes tvingende Magt har saaledes bragt det til Udførelse, som vi ikke troede var muligt. »Verband deutscher Küstenschiffer« har hidtil stillet sig afventende, idet vi først har villet se, om der ikke skulde indtræffe Tilfælde, der kastede den hele Bygning omkuld. Men selvfølgelig er det i alle Skipperes Interesse at Sagen vinder Fremgang. Vi ser derfor med Sympati paa hele Sagen og vil, naar det gunstige Øjeblik kommer, slutte os til disse Bestræbelser og tage Del i Udformningen af Arbejdet.

Nu kommer Spørgsmaalet om, hvorledes vi vil stille os til Planen om denne Overledelse, der blev foreslaaet os sidste Vinter. Der vil jeg sige, at vi har principielt sagt, at »Verband deutscher Küstenschiffer« vil gaa med dertil. Men d'Hrr. vil give mig Ret i, at vor Beslutning fra sidste Vinter er ved Sagerne nuværende Udvikling bleven forældet (überholt). Det hele staar jo nu paa, hvorledes det gaar med denne ny Forening i Hamburg. Hvis det ny Forbund, »Internationaler Küstenschiffer-Verband«, som jeg haaber, viser sig livskraftigt, saa er Spørgsmaalet egentlig løst. Jeg er af den Mening, at »Verband deutscher Küstenschiffer« da vil gaa ind i dette internationale Forbund, maaske endog opgive

sin egen Selvstændighed for at styrke dette Forbund; dermed vilde saa dette Spørgsmaal være afgjort for vort Vedkommende.

Jeg resumerer altsaa mine Udtalelser i dette, at principielt staar »Verband deutscher Küstenschiffer« ved den en Gang fattede Beslutning om Overledelsen, men den forbeholder sig Frihed til at afvente, hvorledes Sagen udvikler sig med Hensyn til det internationale Forbund, for saa at tage Beslutning, om den vil tiltræde denne Sammenslutning eller vil fortsætte videre alene.

Sekretæren: Jeg forstaaer altsaa, at den tyske Forening fastholder, at den vil være med til en Overledelse, men som jeg nylig har forklaret, man har ikke Svenskerne med og vel heller ikke Nordmændene. Under de foreliggende Omstændigheder er Bestyrelsen kommen til den Anskuelse, at der i Øjeblikket ikke er noget, der paabyder at slutte sig til Tanken om denne Overledelse.

Med Hensyn til den nyopstaaede Forening forklarer Hr. Pickhard, at den har ikke noget at gøre med »Verband deutscher Küstenschiffer«, altsaa den Forening, vi hidtil har arbejdet med, og som Hr. Pickhard er Direktør for. Jeg mener derfor, at vi maa forholde os afventende overfor dette nylig opstaaede Spørgsmaal. Hr. Pickhard siger jo ydermere, at han har ingen Tro til, at denne ny Forening vil kunne holde (Direktør Pickhard: Jeg ønsker det, men jeg véd det ikke.) Hr. Pickhard har ikke Tro til, at det fører til noget. Jeg mener derfor, der er al Grund til at fastholde den Beslutning, at man foreløbig forholder sig afventende, lige som Hr. Pickhard mener at ville gøre paa sin Forenings Vegne. Lad os altsaa se Tiden an; viser det sig, at den ny Sammenslutning har nogen Livskraft, saa kan jo Tidspunktet komme, hvor vi bør slutte os til den, men jeg mener, at den nyopdukkede Forening først maa vise, at den har Livskraft. Det vil jeg gerne pointere. Jeg vil endnu kun gøre opmærksom paa, at »Verband deutscher Küstenschiffer«, som Hr. Pickhard er Direktør for, paa sin sidste Aarsgeneralforsamling har strøget alt, hvad der hedder Fragtformaal af sine Love.

Direktør Pickhard: Det blev almindelig sagt, at det var ikke opportunt at forfølge den Sag.

Sekretæren: Jeg har forstaaet det saaledes, at ethvert Punkt angaaende Fragter er taget ud af Deres Forenings Love? (Direktør Pickhard: Ja.)

Mægler H. A. Hansen: En Overledelse som den paatænkte forudsætter jo nødvendigvis en Sammenslutning af vor Forening og visse Foreninger i Nabolandene, hvilke Foreninger saa tilsammen vælger Overledelsen. Vi har imidlertid haft Skuffelser nok og Erfaring nok for, at vi ikke har kunnet tilvejebringe en saadan Sammenslutning imellem os og Nabolandenes Foreninger. Sverige lod i Fjor til at være stærkt interesseret, men hvad er Resultatet blevet? Intet som helst. Jeg kan ganske slutte mig til Hr. Sekretær Rasmussens Udtalelse, at man kan ikke andet end stille sig afventende. Man skal ikke komme igen og anmode vore Nabolande om at være med. Vi fik ganske vist store Løfter, men kort Tid efter viste det sig, at Løfterne ikke blev holdt. Lad os ikke nu begynde igen at rette Anmodninger til dem for igen at gøre de samme sorgelige Erfaringer. Jeg foreslaar, at vi overensstemmende med Hr. Sekretær Rasmussens Opfattelse stiller os afventende og dermed slutter Diskussionen om dette Spørgsmaal.

Direktør Pickhard: Hr. Sekretær Rasmussen sagde, at i »Verband deutscher Küstenschiffer«s Love er de Paragraffer blevet slettet, som beskæftigede sig med Fragterne. Men deraf maa d'Hrr. ikke drage den Slutning, at vi har besluttet ikke mere at forfølge Fragtformaalet. Det er ikke en og samme Ting. Vi har kun slettet Paragrafferne, fordi det var nødvendigt for i Tyskland og specielt i Altona at kunne opnaa »Rechtsfähigkeit«. Det er et juridisk Begreb, uden hvilket vi ikke

kan eksistere. Der er den Forskel paa dansk og tysk Ret, at i Tyskland eksisterer ingen Forening i juridisk Forstand, naar den ikke har »Rechtsfähigkeit«; det vil sige, at har man ikke den, kan man nok tage en Beslutning, men ikke udføre Beslutningen. Disse Paragraffer udelukkede fra »Rechtsfähigkeit«. Saasnaart vi har faaet »Rechtsfähigkeit«, tager vi Formaalet op paa ny.

Sekretæren: Det er ganske rigtigt, som Hr. Pickhard siger, at for at kunne slutte sig sammen med udenlandske Foreninger med Mulkisystem skal den tyske Forening have denne »Rechtsfähigkeit«, men Virkningen deraf er blevet, at alt, hvad der vedrører Fragtforholdene, er strøget af den tyske Forenings Love, og det gælder selvfølgelig indtil næste Generalforsamling. Det kan der ikke være Tvivl om. Vi staar derfor uden nogen som helst Forbindelse med »Verband deutscher Küstenschiffer« i Henseende til Fragtformaalet, og jeg kan ikke se, at vi kan faa nogen Forbindelse med den, saa længe Fragtformaalet ikke er optaget i dens Love.

Formanden: Jeg forstaaer Stillingen saaledes, at det heldigste for os i Øjeblikket vil være at stille os afventende, selvfølgelig med al den Imødekommenhed, som tænkes kan, hvis det skulde lykkes at føre noget igennem. Jeg antager, at den Forening, som nu er dannet, sætter sig i Forbindelse med Svenskerne og Nordmændene og ikke alene med os, saa at alle de tre skandinaviske Landes Foreninger kunde tiltræde samtidig. Jeg henstiller til Generalforsamlingen, at vi stiller os afventende, idet vi dog i Hovedsagen slutter os til Tanken, og at vi ser, hvorledes vore nordlige Naboer vil stille sig.

Dirigenten: Jeg betragter Formandens Henstilling som vedtaget.

Fastsættelse af Sekretærens Løn m. m.

Formanden: Jeg har allerede tidligere i Dag berørt Sagen angaaende Sekretærens Løn. Som d'Hrr. maaske erindrer, nævnte jeg, at den nu er 1,000 Kr., og at denne Løn er for ringe for hans Arbejde. Vi er i Bestyrelsen blevet enig om, at Sekretærens Løn skulde være 2,500 Kr., deri indbefattet Kontorholdshjælp, Udgift til Rengøring o. s. v., kort sagt alt hvad der følger med at holde Kontor. Naar disse Udgifter fradrages, bliver der tilbage c. 1,800 Kr. for Sekretæren at leve af. Vi har ment, at man kunde ikke byde en Mand mindre, som har et saa stort Arbejde i Foreningens Tjeneste og saa stort et Ansvar. Jeg vil derfor bede Generalforsamlingen om at sanktionere Bestyrelsens Forslag om at bevilge Sekretæren de nævnte 2,500 Kr. I indeværende Aar er der tre Maaneder, i hvilke Sekretæren ikke har betalt Kontorhold o. s. v. Sekretæren er villig til, for disse tre Maaneder at afkorte 50 Kr. for hver, altsaa ialt 150 Kr., saaledes at hans Gage beregnes fra Nytaar 1910 med 2,500 Kr. dog med Fradrag af 150 Kr. for indeværende Aar.

Mægler H. A. Hansen: Maa jeg udtale for mit og fleres Vedkommende, at vi kan slutte os til Forslaget. Sekretærens Gage kan og bør ikke være mindre. Efter Formandens Udtalelser har jeg forstaaet, at Foreningens Budget ikke taaler nogen yderligere Forhøjelse. Vi kan vist alle være enige om at fastsætte Sekretærens Løn til 2,500 Kr. Skulde det i Fremtiden vise sig, at der behøves mere, kan vi altid tale om det.

Bestyrelsens Forslag om at fastsætte Sekretærens Gage og Kontorholdsvederlag til 2,500 Kr. vedtoges.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 29. Juli 1910.

Udenrigsministeriet meddeler:

Konsulatet i Dunkerque har indberettet til Udenrigsministeriet, at Skibe kommende fra russiske og finske Havne bestemt til Frankrig i Henhold til et Cirkulære fra det franske Sundhedsvæsen af 16. d. M. skal underkastes Lægeeftersyn i en af følgende franske Havne: Dunkerque, Havre, Brest, St. Nazaire, Pauillac, Marseille og Ajaccio, dog at Skibe bestemt til Calais og Boulogne s/m kan blive undersøgt i disse Havne uden først at skulle anløbe Dunkerque, saafremt der ingen syge findes om Bord, og intet Dødsfald er indtruffet paa Rejsen. Pligten for saadanne Skibe til at medføre et af en fransk konsulær Myndighed attesteret Sundhedspas bestaar stadig.

Branden paa Petroleumsdamperen »Standard«. Ved Forhøret angaaende Branden paa Petroleumsdamperen »Standard« er det i Følge »Natt.« bleven oplyst, at der paa Hovedrøret, som fra en af Tankene fører ud til Bagbords Side, hvor Røret fra Petroleumstanken i Land skrues paa, fandtes et c. 1 Kvadratomme stort Hul, fremkommen ved Tidens Tand; desuden viser det sig, at Kollisionsskoddet har været raadent i Bunden. Da man har begyndt at pumpe Petroleum op i Tankene paa Land, er der gaaet Hul paa det skøre Sted paa Røret, hvorefter Petroleummen gennem Hullerne i Skoddet er flydt ind i Maskinrummet.

Udnævnelse. Skibsfører I. C. Wulff er af Generaltolddirektoratet antaget som Arbejdsinspektør paa Kjøbenhavns Toldbod fra 1. August d. A.

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser har der ikke fundet nogen Forandringer af særlig Betydning Sted i de ledende Markeder. Det ser nærmest ud, som om baade Redere og Afskibere holder igen, da Situationen ikke er overskuelig for nogen af Parterne, og der har da næsten ogsaa været fragtet udelukkende for prompt Lastning. Pr. Efteraaret er der kun effektueret ganske enkelte Befragtninger. Den Faktor, der nu regnes med, er Høstens Udfald i de forskellige kornproducerende Lande, og det vil næppe vare længe, inden der bliver mere Liv i Afskibningerne, navnlig fra Sortehavet og Østersøen. Forøvrigt har La Plata Markedet holdt sig jævnt støt paa Basis af den seneste Tids Rater, og det ser ikke i Øjeblikket ud til nogen Tilbagegang. Kulfragterne har i de forskellige Retninger kun været underkastet smaa Forandringer. Den Jernbanestrejke, som forrige Uge hang truende over Nordengland, blev heldigvis bragt til Afslutning et Par Dage efter, at den etableredes, og Kulafskibningerne foregaa nu igen regelmæssigt.

Det østlige Marked er stille men fast. Fra Bombay betales 13/ Skala, Basis én Lossehavn, prompt, 15/10½ Dødvægt pr. September, medens Kurrachi har gentaget 14/6 à 14/9 til udsøgt Havn, 6 d. mere Hamburg. En enkelt Damper sluttedes for Jute fra Kalkutta til 20/ U. K. eller Kontinentet.

Sortehavet etc. fragtede ikke særlig livligt i den forløbne Uge, men det ser ud til, at der er ved at komme bedre Begær efter Tonnage. Der betales sidst 7/6 à 8/ for store Baade fra Nikolajeff eller Odessa til ud-

søgt Havn. Fra Azow kan faas 9/ à 9/3 N. C. for »handy« Tonnage. Donauen sluttede til 9/ à 9/3 L. H. A. R. 9/6 à 9/9 Hamburg. Alle ovennævnte Afslutninger var pr. prompt.

Middelhavet har intet tiltrækkende ved sig. De fleste Laster, som offereres, er Eris, og der betales herfor 7/6 Grækenland/Middlesbro, 5/9 à 6/ Algier/Middlesbro, 6/3 Carthagena/Maryport, 6/ Garston, 5/9 Hornillo Bay/Emden. Alt med fri Despatch. For Oljekager fra Marseille noteres 12/6 à 13/ til fire danske og/eller svenske Havne. Fra to Pladser paa Sicilien til to à tre Pladser i Sydfinland kan faas 9/6 à 10/ pr. Ton Svovl. En prompt Baad paa 3,500 Tons sluttedes fra Smyrna til £ 1,375 til London eller Hull, £ 1,525 hvis Losning i begge Havne.

Nordamerika har kun meget lidt at byde paa udover Trælaster. Fra Kanada er Raterne lidt bedre paa Basis af 31/3 à 32/6 fra St. John til Englands Vestkyst. Fra Pictou sluttedes en 1,200 Stds. Damper til Bristol Kanalen 36/3 én Lossehavn, 37/6 to Lossehavne. For Petroleum i Kasser akcepterede en meget stor Damper 16 Cents til to Lossehavne i Korea, 16½ Cents tre Lossehavne. For Tømmer fra Golfen sluttedes der til 75/ à 80/ to Havne Kontinentet og/eller U. K. (to Lossehavne), 110/ River Plate. Paa Form »O« betales 28/6 fra Golfen til U. K. eller Kontinentet pr. Oktober.

La Plata Markedet er fast ved et jævnt, roligt Begær, og der betales sidst indtil 12/6 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet for Juli Lastning, omkring 11/6 pr. August Lastning. Fra Bahia Blanca sluttedes en halv Snes store Dampere pr. Juli—August til 10/. I et enkelt Tilfælde belingedes 10/6 for en 4,200 Tons Baad.

Østersømarkedet er paa det nærmeste uforandret. Der har været en Del Kornlaster, og der betales bl. a. 1/1½ à 1/1¾ Hvedebasis fra Petersborg til London eller Rotterdam, 1/2¼ Hull, 1/3¾ Emden eller Brake, 1/2¼ Reval/Hull eller London. Fra Riga betales 10½ à 11 d. Havrebasis til Antwerpen, og fra Windau 10¾ d. London eller Rotterdam, 11¼ d. Antwerpen. For Trælaster betales 25/ pr. Favn Kortprops fra Petersborg til Hull, Tynen eller West Hartlepool, 26/ Boness, Mk. 21½ à 22 for Pulpwood til Rotterdam. Riga noteres 21/ à 22/ D/B til god engelsk Østkysthavn, Hfl. 11½ à 12 Holland, Frcs. 27 Ghent eller Antwerpen, Frcs. 31 Rouen, Frcs. 35 Bordeaux. For mindre Dampere fra Finland kan faas Mk. 20 à 21 for Brædder til Lübeck. For D/B. B. fra 2 sydfinske Havne til London betales 23/ à 24/. For Sukker noteres Mk. 4 Pillau/Hamburg, Mk. 4¼ à 4½ Neufahrwasser/London.

Kulfragterne viser, som kortelig berørt, ingen væsentlige Forandringer. Ad Østersøen til er det desværre kun stadig smaat med Laster, og Raterne er saa elendige, at ikke saa faa Dampere har foretrukket at returnere i Ballast til Østersøen. Fra Tynen eller Blyth betales sidst 3/ à 3/1½ Kronstadt, 3/10½ Stockholm, 3/9 Stettin (3,700), 3/7½ Lübeck (2,200), 3/4½ Memel (2,000), 3/ Hamburg (2,000), 5/9 à 5/10½ Genua, 5/6 Spezia (6,300), 6/10½ Venedig (4,700 fra Dunston). Fra Firth of Forth skibes der efter »miners holidays« nu igen, men Fragterne er meget larvelige. Der betales 3/9 Boness eller Grangemouth/Karrebæksminde (1,400), 3/9 Kiel (2,000), 3/6 Methil eller Burntisland/Stettin, 4/6 Rostock (1,050), 3/10½ Haderslev (1,700). Fra Cardiff er sidst betalt 3/10½ Kronstadt (2,200—3,700), 4/ Kjøbenhavn (2,000), 4/9 Lissabon, Frcs. 7½ Marseille (3,000—4,500), 5/9 Livorno, 6/ Messina (4,000 med 350 daglig Losning), 5/4½ Konstantinopel (4,200), 4/9 Port Said (6,000), 7/ Venedig, 9/ Adén (5,000), 6/9 Las Palmas, 15/9 à 16/ River Plate, 14/ Rio Janeiro.

Havarier og Forlis.

Vestri, Dpsk. af Kjøbenhavn, er kommet paa Grund paa Island i Haganesvik. Damperne »Ingolf« og »Kong Helge«, tilhørende samme Selskab som »Vestri« assisterer denne.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Libau 24./7. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 25./7. — Algarve, Borries, afg. herfra 27./7. til Riga. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 24./7. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 27./7. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 25./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 19./7. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Sevilla 27./7. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Königsberg 17./7. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 28./7. — Beira, Lunge, afg. Petersborg 25./7. til Sikea. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Abo 26./7. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 26./7. — Dagmar, Bøgvad, pass. Oussant 26./7. for Tarragona. — Douro, Sæberg, ank. Petersborg 26./7. — Eshjerg, Strufve, ank. hertil 24./7. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik Thomsen, ank. hertil 25./7. — Garonne, Kromann, afg. La Rochelle 25./7. til Havre. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 27./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Cadiz 27./7. til Lissabon. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 28./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 27./7. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 13./7. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 27./7. for Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Frederikshavn 26./7. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 22./7. — Loire, Craignou, ank. Trångsund 22./7. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 20./7. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 25./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 27./7. til Lissabon. — Moskov, Jønsen, afg. London 27./7. til Havre. — Nicolai II, Clauson Kaas, pass. Oussant 23./7. for Tunis. — Nordjylland, Jacobsen, afg. herfra 26./7. til Petersborg. — O. B. Suhre, Frisenette, afg. Havre 27./7. til Dunkerque. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 27./7. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 21./7. hertil. — Pennsylvania, Lissner, afg. Savannah 23./7. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. Libau 20./7. — Pregel, Iversen, ank. Riga 28./7. — Saga, Wiberg, ank. Riga 26./7. — Saxo, Müller, ank. hertil 28./7. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 23./7. — Texas, Mühlendorff, ank. Newcastle 27./7. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 27./7. Nordpaa. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 25./7. — Tyr, Thanning, ank. Windau 28./7. — United States, Gøtsche, afg. herfra 28./7. til New York. — Vendsyssel, Larsen, pass. Brunsbüttel 27./7. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Odda 27./7. via Haugesund og Stavanger hertil. — Karin, Ryberg, afg. Manchester 27./7. til Liverpool. — Vadsø, afg. Swansea 27./7. hertil.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Yokohama 25./7. — Tranquebar, van Deurs, ank. Antwerpen 24./7. — Siam, Cortsen, afg. Wladivostok 23./7. til Hongkong. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Genoa 26./7. — Pangan, Knudsen, afg. Penang 25./7. til Singapore. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 26./7. til Bordeaux. — Samui, de Licht, afg. Singapore 23./7. til Suez. — Bintang, Juel-Hansen, pass. Perim 24./7. for Suez. — Cathay, Frederiksen, ank. Sundsvall 24./7.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 16./7. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. London 24./7. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 14./7. til Le Havre.

Danmark. I. N. Mødvig, Madsen, ank. Stettin 19./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Hamburg 25./7. — Helge, Pii, afg. Petersborg 22./7. — Rolf, Reese, afg. Petersborg 21./7. — Niels R. Finseu, Olsen, ank. Grangemouth 17./7.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, ank. Barcelona 25./7. — Gerda, Iversen, ank. Kotka 23./7. — Hebe, Gregersen, ank. Palma 25./7. — Inger, Schiff, ank. Trångsund 25./7. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Barrow 23./7. — Cito, Jepsen, ank. Holtenau 25./7. — Napoli, Brinch, ank. Valencia 23./7. — Bodil, Uldall, ank. Yarmouth 25./7. — Alfa, Lauritsen, pass. l'Ouessant 25./7. for Lorient.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Hull 24./7. — Selandia, Troensegaard, ank. Riga 21./7. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 25./7. — Frumentia, Andersen, ank. Cardiff 21./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 26./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 23./7.

Alfred Christensen. Polartjernen, Branth, afg. Benisaf 22./7. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Blyth 27./7. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Amsterdam 22./7. — Urania, Clausen, ank. Newcastle 25./7. — Nordland, Møller, afg. Hull 22./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. London 28./7. — England, Andersen, ank. Petersborg 25./7. — Holland, Poulsen, afg. Warkworth 25./7. — Rusland, Madsen, ank. London 25./7. — Europa, Hansen, afg. Riga 22./7. — Frankrig, Friis, afg. Methil 21./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Esbjerg 23./7. — Belgien, Nielsen, ank. Rotterdam 22./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Hungerburg 21./7. — Gallia, Nielsen, afg. Bruges 26./7. — Caledonia, Hansen, ank. Petersborg 21./7. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 17./7. — Kotonia, Rasmussen, ank. Rotterdam 23./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Grangemouth 26./7. — Granaria, Poulsen, afg. Santiago de Cuba 26./7. — Carbonia, Mathiasen, ank. Petersborg 19./7. — Estonia, Winckler, ank. Bristol 23./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Smyrna 17./7. — Russia, Poulsen, afg. Havre 26./7. — Carl Heckscher, Starck, ank. Petersborg 24./7. — Dania, Lindberg, afg. Rotterdam 19./7. — Normania, Ericksen, ank. Cardiff 21./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 24./7. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 14./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Kronstadt 23./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Ferdinandina 22./7. — Patria, Larsen, ank. New York 24./7. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 22./7. — Astoria, Neergaard, ank. Baltimore 26./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 21./7. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 23./7. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 25./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 18./7. til Rotterdam. — Russ, Petersen, ank. Bruges 22./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 24./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 27./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 20./7. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kjøbenhavn 23./7. — Newa, Dahl, afg. Archangel 23./7. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Torneå 20./7. — London, Bom, afg. Antwerpen 23./7. til Windau. — Paris, Tholander, afg. Jacobstad 20./7. til Tyne. — Bryssel, Kaas, afg. Ghent 23./7. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 20./7. — Wien, Boeck Hansen, afg. Petersborg 23./7. til Hartlepool. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 24./7.

Skandia. Schach Steenberg, Theillaud, pass. Kjøbenhavn 25./7. for Ostende. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Kjøbenhavn 25./7. til Petersborg. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 24./7. — Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg 23./7. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 27./7. til Rotterdam.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Ørnskjoldsvik 26./7. — Martha, Christensen, ank. Gefle 26./7. — Elna, Rathje, afg. San Raphael 26./7. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 21./7. — Simone, Møller, afg. Norrkøping 27./7. — Jeanne, Løffler, afg. San Tropez 25./7. — Vera, Risø, afg. Rouen 26./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 23./7. — Anine, Leth, ank. Oran 25./7.

Thore. Ingolf, Schiøtz, afg. Saudarkrok 25./7. — Kong Helge, Olsen, afg. Akureyri 26./7. — Echo, Torgersen, afg. Eskefjord 25./7. — Gambetta, Riise, afg. Bergen 26./7. til Kjøbenhavn. — Sterling, Nielsen, afg. Leith 27./7. til Kjøbenhavn.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 25./7. — Vera, Thing, ank. Middlesboro 24./7. — Freja, Nielsen, ank. Uleåborg 26./7.

Torm. Sara, Jensen, ank. Bjørneborg 18./7. — Helene, Sørensen, afg. Kjøbenhavn 28./7. — Sjølland, Dam, ank. Dunkerque 25./7. — Agnete, Hansen, afg. Hull 24./7. — Hermia, Sonnichsen, pass. Brunsbüttel 23./7. — Alice, Schultz, afg. Windau 20./7.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Helsingfors 24./7.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Burnt Island 27./7. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Ghent 24./7. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Blyth 28./7. — Peter Willemoes, Møller, ank. Nykjøbing F. 24./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Swinemünde 27./7. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Ghent 14./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Methil 25./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Kiel 22./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Himango 27./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Rouen 24./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Blyth 23./7. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Borgå 21./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Nizza 25./7. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 24./7. for Barcelona. — Fanny, Eriksen, ank. Odense 20./7. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 27./7. for Liverpool. — Alexy, Lorentzen, afg. Norrkøping 25./7. til Barcelona. — Dagny, Sørensen, afg. Koivusaari 26./7. til Passages. — Mary, Bang, ank. Hull 26./7.

Sejlskibe.

Fana-Nordby. Havila, Doysen, ank. Sydney 5./7. — Mærdor, Mørk, ank. Hamburg 25./7.

Eshjerg. Ætna, Pedersen, ank. Visbyaa 24./7. — Ella, Kruse, afg. Esbjerg 26./7. til Kristianssand.

(Fortsættes næstsids Side.)

Fyrskibet »Coningbeg« gives nu Undervandsignal med Klokke, seks hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af $7\frac{1}{2}$ Sek. Pause. $52^{\circ} 27'$ N. Br. $6^{\circ} 39'$ V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

1568. Lystønde udlagt, Halibut Hole, Frenchman Bay, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. En sort Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt i Halibut Hole, i Stedet for Stumpønde 9, som er inddraget. Lystønden ligger ude fra 1. April til 31. Oktober hvert Aar, Stumpønden om Vinteren. $44^{\circ} 24' 25''$ N. Br. $68^{\circ} 8' 0''$ V. Lgd.

1569. Taagesignal ophørt, Otter Island, Muscic Ridge Channel, West Penobscot Bay, Maine. Taageklokken paa Otter Island er borttaget. $44^{\circ} 1' 23''$ N. Br. $69^{\circ} 4' 25''$ V. Lgd.

1570. Fyr tændt, Baake opført, Kennebec River, Maine. Et hvidt, fast, elektrisk Fyr er tændt paa en hvid og sort vandret stribet Baake paa Stenen, fra Long Point i S. $13^{\circ} V.$ og fra Blackstone Island Fyr i N. $64^{\circ} \emptyset$. Flammens Højde: 8 m. $38^{\circ} 12' 45''$ N. Br. $76^{\circ} 43' 56''$ V. Lgd.

En rød og hvid vandret stribet Baake, Heron Island Bar Baake, er i 2 m Vand opført fra Long Point i S. $16\frac{3}{4}^{\circ} V.$ og fra Blackstone Island Fyr i N. $44\frac{1}{4}^{\circ} \emptyset$. $38^{\circ} 15' 5''$ N. Br. $76^{\circ} 43' 57''$ V. Lgd.

Blackstone Island Shoal Tønde 1 og Heron Island Bar Tønde 2 er inddraget.

1571. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« midlertidig ombyttet, Nantucket Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er midlertidig ombyttet med Reservetyrskib Nr. 66. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

1572. Lystønde forandret, Scotch Caps, Long Island Sound, New York. Fyret paa Scotch Caps Lystønde er forandret og viser nu rødt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. $40^{\circ} 55' 30''$ N. Br. $73^{\circ} 42' 10''$ V. Lgd.

1573. Fyr tændt, Tønde inddraget, Benedict, Patuxent River, Chesapeake Bay, Maryland. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Grunden, som strækker sig ud fra Hallowing Point, lige over for Benedict. Det vises fra en rød Baake, som staar i 2 m Vand, fra Hallowing Point i S. $74^{\circ} V.$ og fra Long Point i N. $4^{\circ} V.$ Flammens Højde: 5 m. $38^{\circ} 30' 27''$ N. Br. $76^{\circ} 40' 19''$ V. Lgd.

Flats Opposite Benedict Tønde 16 er inddraget.

1574. Fyr tændt, Tønde inddraget, Polk Shoal, Patuxent River, Chesapeake Bay, Maryland. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Ø-Enden af Grunden, der strækker sig ud mellem Town Point og Point Judith. Det vises fra en sort Baake, som staar i 2 m Vand, fra Hallowing Point i N. $2^{\circ} V.$, og fra Point Judith i S. $48^{\circ} \emptyset$. Flammens Højde: 5 m. $38^{\circ} 31' 17''$ N. Br. $76^{\circ} 39' 58''$ V. Lgd.

Polk Shoal Tønde Nr. 13 er inddraget.

1575. Fyr tændt, Half Pone Shoal, Nausemond River, Virginia. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Indløbet til Bennetts Creek, Nausemond River S-Side. Det vises fra en sort Baake, som staar i 2 m Vand, fra Pig Point i S. $54\frac{1}{2}^{\circ} V.$ og fra Cedar Point i S. $30^{\circ} \emptyset$. Flammens Højde: 5 m.

Half Pone Shoal Spiritønde 5 er inddraget.

1576. Fyr tændt, Fergusons Værft, Nausemond River, Virginia. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Derrick Islands Flats, lige over for Glebe Point, Nausemond River V-Side. Det vises fra en rød Baake, som staar i 2 m Vand, fra Ferry Point i S. $51\frac{1}{2}^{\circ} V.$ og fra Hatton Point i N. $10\frac{1}{4}^{\circ} V.$ Flammens Højde: 5 m.

1577. Tønder udlagt, Wysocking Bay, Pamlico Sound, North Carolina. I Wysocking Bay er udlagt: Long Point Shoal Spiritønde 2 i 3 m Vand, fra Gibbs Point i S. $9\frac{1}{4}^{\circ} V.$ og fra Gull Shoal Fyr i N. $43\frac{3}{4}^{\circ} V.$ Long Point Inner

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Astens S- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1545. Muddermaskine optaget, Søby, Kattegat. Muddermaskinen, som laa køntret tæt op til det S-lige Havnecløved i Søby Havn, er optaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1371. Kjøbenhavn 1910.)

1546. Puller atter forsvundet, Tangen SV, Kattegat. Ved en Opmaalning af Tangen har det vist sig, at af de i Februar Maaned 1910 paa den SV-lige Del af Tangen fundne Puller er de to med henholdsvis 1 m og $\frac{1}{2}$ m Vand fuldstændig forsvundet, medens der paa den tredje, der var tør ved Lavvande, er fundet en mindste Dybde af 2 $\frac{1}{2}$ m, paa $56^{\circ} 35' 41''$ N. Br. $10^{\circ} 37' 27''$ Ø. Lgd.

Den foreløbig Afmærkning omkring Pullerne, bestaaende af tre Vagere med røde og hvide Flag, er inddraget. (Kort Nr. 158, 187 og 211. Danske Lods, Side 148.)

1547. Sømærke inddraget, Læssø-NV-Rev, Læssø, Kattegat. Den hvide Stump-tønde med 3 nedadvendte Koste, som laa i 12 m Vand ved Yderenden af Læssø-NV-Rev, er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1228. Kjøbenhavn 1910.)

1548. Vrag afmærket, Gulstav S, Østersøen. Vraget af den tyske Tjalk »Louise« ligger sunket i 10 m Vand paa $54^{\circ} 40' 8''$ N. Br. $10^{\circ} 39' 8''$ Ø. Lgd., c. 4 Sm. S. $34^{\circ} V.$ fra Kjels-Nor Fyr. En Vragtystønde, der viser grønt Et-Blink hver 15 Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 70 m S. t. Ø. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1496. Kjøbenhavn 1910.)

1549. Bro spærres midlertidig, Masnedssund, Smaalands-Farvandet. »De Danske Statsbaner« meddeler:

Paa Grund af Istandsættelse af Svingbroen ved Masnedssund vil Broen, formentlig hen paa Efter sommeren være lukket for Gennemsejling i nogle Dage. Nærmere Meddelelse om Tidspunktet for Lukningen vil blive givet senere.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1550. Fyr forandret, Stendøren, Stockholm Skærgaard, Sverrig. Stendøren Fyr er flyttet til et S-ligere liggende Skær. Det viser Lys med To-Formærkelser hver 10 Sek. Lyset er grønt fra N. $26^{\circ} \emptyset$, til N. $45^{\circ} \emptyset$, hvidt fra N. $45^{\circ} \emptyset$, til N. $51^{\circ} \emptyset$, rødt fra N. $51^{\circ} \emptyset$, gennem Ø. til S. $72^{\circ} \emptyset$, hvidt fra S. $72^{\circ} \emptyset$, gennem S. til S. $21^{\circ} V.$ Den S-lige hvide Vinkel formærkes til Dels af den høje Topholm. Hvidt Fyrhus. Flammens Højde: 5 m. $59^{\circ} 11' 1''$ N. Br. $18^{\circ} 29' 43''$ Ø. Lgd.

Skibe med et Dyrtraende af 5 m og derefter bør tage Lods gennem Sundet.

1551. Tønder udlagt, Vestre Dyina, Riga Bugt, Rissland. I Vestre Dyina er udlagt tre hvide Tønder paa V-Siden og tre røde Tønder paa Ø-Siden af Farvandet.

1552. Forandring i Afmærkning, Oderbank, Tyskland. Ved Oderbank er Afmærkningen forandret saaledes:

N-Tønden er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde »Oderbank Nord«, med N-lig Topbelegelse, der viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 8 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 54° 27' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd. S-Tønden er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde »Oderbank Süd«, med S-lig Topbelegelse, der har samme Karakter som N-Tønden. 54° 77' N. Br. 14° 25' Ø. Lgd.

SØ-Tønden er ombyttet med en Lystønde »Oderbank Südost«, med Ø-lig Topbelegelse, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. 54° 16' N. Br. 14° 34' Ø. Lgd.

SV-Tønden er ombyttet med en Lystønde »Oderbank Südwest«, med V-lig Topbelegelse, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2 Sek. 54° 16' N. Br. 14° 16' Ø. Lgd.

Flammens Højde paa Lys- og Fløjtetønderne 8,5 m, paa Lystønderne 3,0 m. (Kort Nr. 160 og 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 740. København 1910.)

1553. Sunket Vrag, Greifswalder Oie N. Fra Telegraph fra »Marineamt« i Berlin er en Galesse sunket SØ. til Ø. for Göhren, N. for Greifswalder Oie.

1554. Uddybning, Sassnitz, Hügen. Det danske Konsulat i Skettin indberetter:

Ved Sassnitz Havn foretages Uddybninger V. for Tønderne, som afmærker Løbets V-Side. Uddybningsmaskinen viser en rød Ballon, om Natten en rød, over en hvid Lanterne paa den Side, hvor den skal passeres, en hvid Lanterne paa den modsatte Side.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1555. Tænding og Forandring af Fyrlamper, Norge. Oterholmsund Fyrlampe er flyttet længere ned mod Søen. Flammens Højde: 10 m. Lyset er rødt fra S. 30° Ø, ind paa Synstolmen, til S. 5° Ø, fri V. om Garven, hvidt derfra til S. 30° Ø, fri Ø. om Follatøren, grønt derfra til S. fri V. om Follatøren, hvidt derfra til S. 6° V., fri Ø. om Kvittingflua og Østre Steinheden, rødt derfra gennem V. til N. 75° V., netop fri af Grunden fra Oterholms og vel fri N. om Eitratøren, hvidt derfra til N. 63° V., fri S. om Slangen paa Slabben, grønt derfra til N. 28° V., fri Ø. om 8 m Præstetøren, hvidt derfra til N. 22° V., midt i Løbet mellem Vardeholmen og Vardeholmflua, rødt derfra til N. 19° V., ind paa Lille Bandholmen. I øvrigt uforandret.

Den 1ste August 1910 tændes følgende Fyrlamper:

Omknappen viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 18 m. Lyset er grønt fra S. 4° Ø, ind paa Atneen, gennem S. til S. 18° V., fri V. om Steansflueen, hvidt derfra til S. 24° V., fri Ø. om Breiskjorten og Kvalskjæflueen, rødt derfra til S. 79° V., fri N. om Skarvø og Skærøen Ø. derfor, hvidt derfra til S. 83° V., fri S. om Tesholmeen, grønt derfra gennem V. og N. til N. 15° Ø, netop fri V. om Uvan. 60° 30' 35' N. Br. 4° 52' 15' Ø. Lgd.

Greipingen viser Et-Lyn hver 5 Sek. Flammens Højde: 19 m. Lyset er hvidt fra S. 5° Ø, fri V. om Eknesskjær og Vestre Odden, gennem S. og V. til N. 27° V., fri V. om Børslakken, grønt derfra gennem N. og Ø. til S. 36° Ø, fri V. om Traasvikskær, hvidt derfra til S. 33° Ø, fri Ø. om Sande, rødt derfra til S. 5° Ø. 60° 29' 20" N. Br. 4° 50' 10" Ø. Lgd.

Brændetid 15de Juli til 15de Maj. (Kort Nr. 179.)

1556. Tønde flyttet, Helgoland, Tyskland. I Helgoland N.-Havn er den sorte Spidstønde 2 flyttet til 54° 11' 39" N. Br. 7° 53' 48" Ø. Lgd.

1557. Tønder flyttet, Falsches Tief, Elben. I Falsches Tief har Farvandet forandret sig. Følgende Tønder er derfor flyttet og ligger nu saaledes: E paa 53° 58' 29" N. Br. 8° 38' 32" Ø. Lgd. E 1 paa 53° 58' 6" N. Br. 8° 38' 42" Ø. Lgd. F paa 53° 57' 50" N. Br. 8° 38' 50" Ø. Lgd. Nr. 8 paa 53° 58' 14" N. Br. 8° 39' 0" Ø. Lgd. F T 9 paa 53° 57' 40" N. Br. 8° 39' 12" Ø. Lgd.

1558. Fyrskibe atter udlagt, Elben. Fyrskibene »Elbe I« og »Elbe V« er atter udlagt, og Reservolyrskibene inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1348. København 1910.)

1559. Høfder afmærket, Juellssand, Elben. Ud for Juellssand er tæt uden for Yderenden af Høfderne mellem Juels Fyr og det nærmeste Bondens ovenfor udlagt to sorte Spidstønder, Tønde 6/7 i 10 m Vand, paa 53° 37' 13" N. Br. 9° 33' 44" Ø. Lgd., og Tønde 7/7 i 12 m Vand, paa 53° 36' 56" N. Br. 9° 34' 24" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 982. København 1910.)

1560. Tønder flyttet, Jade. Paa Grund af, at H-Plade og Minsener Sand har forandret sig, er følgende Tønder flyttet saaledes:

I Minsener Farvand, Spirtønde 6 til 53° 48' 27" N. Br. 8° 2' 23" Ø. Lgd. Spirtønde H til 53° 47' 33" N. Br. 8° 4' 21" Ø. Lgd. Lystønde 5 til 53° 49' 0" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd. Sort Spidstønde 6 til 53° 48' 39" N. Br. 8° 2' 45" Ø. Lgd. Sort Spidstønde 7 til 53° 48' 15" N. Br. 8° 3' 38" Ø. Lgd.

I Alte Jade Spirtønde A1/F til 53° 48' 32" N. Br. 8° 4' 33" Ø. Lgd. Rød og sort Baaketønde A1/F til 53° 47' 50" N. Br. 8° 4' 30" Ø. Lgd. Lystønde 8 til 53° 47' 21" N. Br. 8° 4' 57" Ø. Lgd.

1561. Midlertidige Lystønder inddraget, Scheurrak, Oude Vlie, Zuidereze. Holland. De fem Lystønder, som midlertidig var udlagt i Scheurrak og Oude Vlie, er inddraget, og Spidstønderne Nr. 3 og 5, samt den røde Vager Nr. 4 med to Balloner atter udlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1392. København 1910.)

1562. Vrag afmærket, Lemmer SV, Zuidereze. En Uddybningsmaskine er sunket ved Lemmer i 3,4 m Vand. Siden er lidt over Vandet. En Vragtønde er udlagt ved Vraget, og om Natten vises de sædvanlige Signaler. 52° 48' 20" N. Br. 5° 39' 2" Ø. Lgd.

1563. Tønde udlagt, Wagenpad, Zuidereze. En Stumpetønde Nr. 1 med Kors er udlagt paa N-Siden af Kreupel, paa 52° 48' 45" N. Br. 5° 11' 42" Ø. Lgd. Stumpetønde Nr. 1 med Kryds har nu Nr. 2.

1564. Dynde atfaget i Newscham Booth Ledelinie, RIVER Humber, England. I Newscham Booth Ledelinie, tværs af North Killingholm Havn, er der kun 7,0 m Vand, 140 m V. for Ledelinien er der kun 6,1 m Vand, 8½ Kbl. N. 65° Ø, for New Inn i North Killingholm Havn, som ligger paa 53° 40' N. Br. 0° 14' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1565. Grunde, Mast til Radiotelegraf, Loch Boissale, South Uist, Hebrider. I Loch Boissale ligger: En 10,5 m Klippe 9, Kbl N. 20° Ø, fra Calarav Fyr; som ligger paa 57° 8', N. Br. 7° 15', V. Lgd. En 5 m Klippe 9, Kbl. N. 20° Ø, fra samme Fyr. En 5 m Klippe 9, Kbl. N. 16° Ø, fra samme Fyr. En 8, m Klippe 4 Kbl. N. 71° V. fra samme Fyr. En 6 m Klippe 4, Kbl. N. 16° Ø, fra det 97 m højtbeliggende Triangulationsmærke. En 4 m Klippe 1, Kbl. N. 67° V. fra Kiseay Triangulationsmærke. En Mast til Radiotelegraffering er rejst paa Big House Point, og en Flagstang 120 m S. 67° Ø, fra den.

1566. Lystønde til Forsøg, inddraget, Tuus Bank, Lough Foyle, Irland N.-Kyst. Lystønden, som til Forsøg var udlagt 2 Kbl. V. for den sorte Stumpetønde ved NØ-Enden af Tuus Bank, er inddraget, 55° 13' N. Br. 6° 54', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2837. København 1908.)

1567. Undervands Taagesignal, Fyrskibet »Coningbeg«, Irland S.-Kyst. Fra

Hana Fyr, er borttaget. 35° 38' 7" N. Br. 133° 15' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 909. Kjøbenhavn 1910.)

Karantænebestemmelser m. m.

1608. Karantænebestemmelser. Malta. — Sevastopol er erklæret for smittet af Kolera. — Gouvemenentet og Byen St. Petersburg er erklæret for smittet af Kolera.

Madagascar er erklæret fri for Pest.

Italien. — Havnene Taganrok, Teodosia, Sevastopol og Novorossisk er erklæret for kolerasmittet.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Beg; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bog- Nr.

Japan:

R 295 Plans on the West Coast of Karafuto (Sakhalin Island). Maj 1910.

Pris: 0,65 v.

R 135 Shimonoseki Kaikyō. Maj 1910.

Spirtønde 4 i 2^m Vand, fra Gull Island Fyr i N. 59¼° V. og fra Hog Island ydre Fyrt i N. 58° Ø.

1578. Lys- og Fløjtønde flyttet. Tybee, Savannahs River, Georgia. Tybee lodret stribede Lys- og Fløjtønde T. er flyttet 1 Sm. Ø. hen, og ligger nu, fra Tybee Hotel i S. 81° Ø. og fra Hilton Head bageste Ledefyr i S. 9° Ø. 31° 58' 40" N. Br. 80° 43' 42" V. Lgd.

1579. Baake atter opført. Triumph Reef, Florida Reefs, Florida. Baake 0 paa Triumph Reef er atter opført. 28° 28' 35" N. Br. 80° 6' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

1580. Baake atter opført. Molasses Reef, Florida Reefs, Florida. Baake T, paa Molasses Reef, er atter opført. 25° 0' 45" N. Br. 80° 22' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 541. Kjøbenhavn 1909.)

1581. Baake atter opført. Pickles Reef, Florida Reefs, Florida. Baake F, paa Pickles Reef, er atter opført. 24° 59' 22" N. Br. 80° 24' 56" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

1582. Baake atter opført. Conch Reef, Florida Reefs, Florida. Baake E, paa Conch Reef, er atter opført. 24° 57' 5" N. Br. 80° 27' 50" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

1583. Baake atter opført. Tennessee Reef, Florida Reefs, Florida. Baake 7 paa Tennessee Reef er atter opført. 24° 45' 20" N. Br. 80° 45' 0" V. Lgd.

1584. Fyr permanent slukket. Hawk Channel, Florida Reefs, Florida. Bowles Bank Fyr, som blev ødelagt den 18de Oktober 1906, og Hen and Chickens Shoal Fyr, East Turtle Shoal Fyr og Pelican Key Fyr, som blev ødelagt den 11te Oktober 1909, er permanent nedlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

1585. Baaker permanent nedlagt. Hawk Channel, Florida Reefs, Florida. I Hawk Channel er Baakerne Margot Fish Shoal M F, Jacobs Harbor Heads J H H og Four Foot Shoal D H permanent nedlagt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2695. Kjøbenhavn 1909.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

1586. Fyr midlertidig slukket. Fair Point, Pensacola Bay, Florida. For- enede Stater i Nord-Amerika. Det røde, faste Fyr paa Grunden V. for Fair Point er ødelagt. Det vil blive genopført snarest muligt. 30° 21' 51" N. Br. 87° 12' 45" V. Lgd.

1587. Tønder til Afmærkning af Grænser udlagt. Cat Island Channel, South Pass, Mississippi Sound og Pearl River, Mississippi og Louisiana. Følgende lod- ret stribede Spidstønder og Spiritønder er udlagt for at afmærke Grænsen mellem Mississippi og Louisiana: 1 Cat Island Channel to Spidstønder og fem Spiritønder, i South Pass en Spidstønde og fire Spiritønder, i Mississippi Sound otte Spiritønder, i Grand Island Pass to Spidstønder og fire Spiritønder og i Pearl River en Spids- tønde og en Spiritønde.

1588. Lystønde og Fløjtønde omhyttet med Lys- og Fløjtønde. Trinity Shoal, Louisiana. En Lys- og Fløjtønde Nr. 2, der viser hvidt Lys med For- mørkelser, er i 13 m Vand udlagt ved S.-Enden af den SV.-lige Del af Trinity Shoal. 29° 7' 30" N. Br. 92° 15' 0" V. Lgd.

Trinity Shoal Lystønde Nr. 2 og Trinity Shoal Fløjtønde Nr. 2 A er ind- draget.

1589. Fyr tændt. Galveston Harbor, Texas. Et rødt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af North Jetty ved Galveston, fra Galveston Jetty Fyr i N. 34¼° Ø., og fra Bolivar Point Fyr i S. 74¼° Ø. Flammens Højde: 13 m. Rød, fir- kantet, pyramideformet Baake. 29° 20' 47" N. Br. 94° 40' 41" V. Lgd.

1590. Fyr tændt. Galveston Harbor, Texas. Et rødt, fast Fyr er tændt paa V.-Enden af Dæmningen, lige over for Southern Pacific Docks i Galveston, fra Bolivar Point Fyr i S. 44¼° V., og fra Texas City Channel Fyr 3 A i S. 24° Ø. Flammens Højde: 10 m. Rød Baake, som staar i 3 m Vand. 29° 18' 54" N. Br. 94° 49' 30" V. Lgd.

1591. Baaker opført, Galveston Harbor, Texas. En rød, firkantet, pyramideformet, 12 m høj Baake, Galveston Channel Baake, er opført i 3 m Vand, paa V-Siden af Løbet til Galveston Vestfier, om trent midt imellem Second Turn Fyr og Hitchcock Reef Fyr, fra Bolivar Point Fyr i S. 14½° V., og fra det gamle Taarn paa Fort Point i S. 69½° V.

En rød, firkantet, pyramideformet, 12 m høj Baake, Bolivar Roads Baake, er opført i 3 m Vand paa S-Kant af Grunden, som strækker sig ud fra Bolivar Point, fra Bolivar Point Fyr i S. 27½° V., og fra det gamle Taarn paa Fort Point i N. 28½° V.

1592. Fyr tændt, Tønder udlagt, Shelter Cove, Colon Harbor, Panama. Ved Shelter Cove er følgende Fyr tændt:

Et grønt, fast Fyr paa Revet paa Indløbets N-Side, 1 Km S. 44° Ø. fra Toro Point Fyr.

Et rødt, fast Fyr paa Revet paa Indløbets S-Side, 1, Km S. 34° Ø. fra Toro Point Fyr.

Et hvidt, fast Fyr paa Kysten, 2, Km S. 25° V. fra Toro Point Fyr. Holdt overet i S. 57° V. med de to andre hvide, faste Fyr leder det ind i Vigen.

En rød Spidsstønde er udlagt S. for Ledelinien, 2½ Km S. 86° Ø. fra Toro Point Fyr, som ligger paa 9° 22', N. Br. 79° 57', V. Lgd.

1593. Grund fundet, Great Isaac Fyr SV, Great Bahama Bank, Bahama Islands. En lille 3, m Klippe ligger i 7, s. a. 9 m Vand, 6 Sm. S. 47° V. fra Great Isaac Fyr. 23° 57' 45" N. Br. 79° 10' 45" V. Lgd.

1594. Dynde paa Grund, Chirivico Harbor, Cuba S.-Kyst. Paa 9 m Grunden i Chirivico Harbor, er fundet en Dynde af 5, s. m, fra Blockhouse Raines i S. 83° Ø., og fra høje Kant af Ore Pier i S. 24° Ø. 19° 38' 29" N. Br. 76° 24' 16" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1595. Grund, Tønder udlagt, Port Quellon, Chiloe Island Ø.-Kyst, Chili. Paa Ankerpladsen ud for Quellon ligger en 8, s. m Grund 7 Km N. 43° Ø. fra Lapa Point, som ligger paa 43° 9', S. Br. 73° 36', V. Lgd. Grunden er c. 300 m lang i NV. og SO.

En rød Spidsstønde, mærket »Chiguao«, med rød Kegel, er i c. 7 m Vand udlagt ved S-Enden af Chiguao Shoal. Chiguao Point: 43° 10', S. Br. 73° 28', V. Lgd. En sort, cylindrisk Tønde, mærket »Oratorio«, med sort Cylinder, er i 14 m Vand udlagt ved NØ-Enden af Pilecomayo Shoal, som ligger paa 43° 10', S. Br. 70° 30' V. Lgd. Grundens lokale Navn er Oratorio.

1596. Belysning forandret, Antofagasta, Ved Antofagasta Haven er de seks hvide, faste, elektriske Lys paa Railway Pier og de to røde, faste Fyr paa Passenger Pier slukket. 23° 38', S. Br. 70° 25' V. Lgd.

Paa den N.-Hegste Pier er tændt fire hvide, faste elektriske Lys.

Paa Passenger Pier er tændt to røde, faste Ledelyr. Flammens Højde: 10 og 8 m. Synsvindelen: 4 Sm. Hvide Peale med hvid Skive paa Toppen. Holdt overet i S. 43° Ø. leder de ind i La Poza.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1597. Fyr tændt, Maslinjak, Kanal von Morter, Gærrig-Ungarn, Paa Øen Maslinjak SV-Spids er tændt et rødt Lynlyr, der hver 6 Sek. viser To-Lyn-Flammens Højde: 17 m. Synsvindelen: 5 Sm. Rødt, 7 m højt Taarn. 43° 46', N. Br. 13° 40', S. Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1598. Baake borttaget, Suez Bay, Røde Hav. Den forreste Ledbaake paa Kysten ved Yderenden af Suez Bay, V. for Byen, er borttaget. 29° 57', S. Br. 32° 32', Ø. Lgd.

1599. Radiotelegraf Station nedlagt, Fyrskib forandret, River Hugli, Bay of Bengal. Radiotelegraf Stationen ved Saugor Fyr er nedlagt.

Long Sand Fyrskib er ombyttet med et nyt, der hedder Middleton Fyrskib. Det viser et hvidt Ek-Blink hver 18 Sek., Blink 7 Sek., Mørke 11 Sek. Flammens Højde: 9 m. Synsvindelen: 10 Sm. Skibet er rødt, har ingen Master og er forsynet med Klokker, der er ingen Besætning ombord. 21° 36' N. Br. 88° 1', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1600. Rev, Sumatra V.-Kyst, Talrige Rev er fundet Ø. for det S.-ligste Daphne Rif. Chree Rif, med 2, s. m Vand, ligger i 65 a 70 m Vand, paa 10 58' 28" N. Br. 97° 57' 56" Ø. Lgd. Det N.-ligste Daphne Rif, med 1, s. m Vand, ligger i 20 a 24 m Vand, paa 2° 13' 12" N. Br. 97° 45' 58" Ø. Lgd. Den hvid og sort vandret sribede Spidsstønde med Ballon ligger ved N-Kant af Revet i 13 m Vand.

1601. Baaker opført, Palembang Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. En firkantet Baake er opført paa Palembang Rivier vestre Bred, 300 m neden for Vandstandsmaaleren, som staar 1900 m N. 40° Ø. fra Fyrbaake Nr. 8. En lignende Baake er opført paa den høje Bred, S. 41° Ø. fra den første, Fyrbaakerne Nr. 6 og 8 kan ikke benyttes og skal flyttes. Munningen af Palembang Rivier: 2° 22' S. Br. 104° 54' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 905: Kjøbenhavn 1910.)

1602. Afmærkning forandret, Panel Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. Afmærkningen i Panel Geul, som bestod af en Anduvingsstønde, 5 hvide Spidsstønder og 3 sorte Stumpstønder, er indtræget. Westgeul (Telok Piau) er afmærket saaledes: En sort Spidsstønde med Ballon, som Anduvingsstønde, 7, s. m S. 39° Ø. fra Te. Si Api Api paa 2° 50' 30" N. Br. 100° 4' 30" Ø. Lgd. En hvid Spidsstønde 11, s. m S. 22° Ø. fra Te. Si Api Api. En sort Stumpstønde 12, s. m S. 23° Ø. fra samme Punkt. En sort Stumpstønde 14, s. m S. 23° Ø. fra samme Punkt. En rød og sort vandret sribet Spidsstønde i c. 5 m Vand, 17, s. m S. 26° Ø. fra samme Punkt.

Te. Si Api Api ligger paa 2° 56', S. Br. 99° 59', Ø. Lgd.

1603. Oplysning om Langkat Rivier, Sumatra Ø.-Kyst. Farvandet i Langkat Rivier forandrer sig vedvarende. Afmærkningen flyttes efter Farvandet. Den yderste sorte Stumpstønde ligger nu 3, s. m N. 17° V. fra Fyret paa den høje Bred. Langkat Rivier Munding: 4° 2' N. Br. 98° 29' Ø. Lgd.

1604. Lystønde forandret, Second Crossing, Tsung Ming Crossing, Yang Tse Kiang, China. Tsung Ming Second Crossing Lystønde er nu rød og afmærker Styrbords Side for Indgaaende. 31° 27', N. Br. 121° 31', Ø. Lgd.

1605. Vrag borttaget, Motoyama Zaki, Suwo Nada, Nakaik, Japan.

Vraget af Damperen »Takeda Maru«, som laa 2, s. m S. 11½° V. fra det c. 130 m høje Kariva, er borttaget. 33° 54' 39" N. Br. 131° 9' 18" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1264: Kjøbenhavn 1910.)

1606. Vrag borttaget, Kannon Zaki Fyr S. Gulf of Tokyo. Vraget af Damperen »Iburi Maru« er uskadeliggjort. Der er 24 m Vand over Vraget, som laa 12¾ Km S. 13½° Ø. fra Kannon Zaki Fyr. 35° 14' 6" N. Br. 139° 45' 5" Ø. Lgd.

1607. Vrag borttaget, Miho Wan, Honshu NV.-Kyst. Vraget af Sejlskibet »Koyei Maru«, som laa sunket i Miho Wan, 9 Km N. 69° Ø. fra Odabba

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Dampspiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de imod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</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 Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren 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 Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørges af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteælvne. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Paste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 & 19 Fod.	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 tilbagebetales dog efter vissennærme-re Regler for Varer, der inden 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 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, 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.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbansespor langs høgge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbansespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbansespor langs den største Del af Bolværkerne.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Stor ny Havneboje, stærkt forankret, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbansespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads 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.	Jærnbansespor 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. Dampskibesom anløber for Kulforsyning betaler 10 Ø. pr. Netto Ton for Indg. og er fri for Udg.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkshøjden 6-6 1/4 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jærnbansespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik Skibsbyggeri, Kølhalingsplads.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 ufor-nøden. 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 Arbejds-kolonne.	Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads og Reparationsværksted, Vandforsyning, Jernbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: i Ejørden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrimed. 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.	Jernbanespor rundt Havnen, Svingkran til 20,000 Pd, Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Skibsværft, kraftig Isbryder, som selv i strenge Vintre formaar at holde Havnen tilgængelig.
Præsto.	Rende med 12 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 12 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 & 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Køhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Køhalingsplads, 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 Dyb gaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvoraf 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan køhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Rønne. Johannes, Jensen, afg. Rio Grande do Sul 18./7. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde. — Kastor, Clausen, ank. Travemünde. — Prøven, Olsen, ank. Mønteraas.

Æra. Abba, Petersen, ank. Brighlingrea 23./7. — Kiana, Christensen, ank. Gravesend 23./7. — De tvende Brødre, Boye, ank. Grangemouth 23./7. — Majus Bay, Friis, ank. Karlshamn 24./7. — Marie, Boye, ank. Danzig 25./7. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøbenhavn 24./7. — Thyra, pass. Dungeness 23./7. for østg. — Valkyrien, Weber, ank. Hamburg 24./7. — Alfa, Madsen, ank. Ørnskjoldsvik 24./7. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Kjøbenhavns Red 23./7. p. R. t. Cassablanca. — Lorenz, Levinsen, ank. Kotka 25./7. — Th. Lohse, Boye, ank. Bagenkop 25./7. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Egersund 25./7. — Mette, Andersen, ank. Thorshavn 25./7. — Laura, Jensen, ank. St. Johns N. F. 25./7. — Freden, Christensen, ank. St. Johns N. F. 25./7. — Skirner, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 26./7. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 26./7. — Mars, Stegmann, ank. Liban 26./7. — Vega, Hansen, ank. Drobak 26./7. — Skandia, Fabricius, ank. Odense 26./7. — Ami, Christensen, ank. West Wemyss 26./7. — Hans, Knudsen, ank. Hamburg 25./7. — H. N. Petersen, Christensen, ank. Umeå 25./7. — Amor, Rasmussen, ank. Egersund 25./7. — Thyra, Hansen, ank. Hamburg 26./7. — Emmy, Kroman, ank. Marstal 26./7.

Svendborg. Skjold, Larsen, ank. Höganäs 24./7. — Urda, Hansen, ank. Risør 25./7. — Pampa, Jensen, ank. Hamburg 25./7. — Fortuna, Jørgensen, ank. Middelfart 27./7. — Guldborg, Rueløkke, ank. Langesund 25./7. — Valborg, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 26./7. — Concordia, Henriksen, ank. Höganäs 25./7. — Zampa, Petersen, ank. Middlesboro 25./7. — Urania, Robach, ank. Kristiania 25./7. — Roma, Jensen, ank. Sundsvall 26./7. — Alm a, Hansen, ank. Sundsvall 26./7. — Jens Nielsen,

Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 26./7. — Fylla, Rasmussen, ank. Charlestown Red 26./7. — Heimdal, Rasmussen, ank. Holmesund 26./7. — Ariel, Rasmussen, ank. Sundsvall 27./7. — Ring Andersen, Hansen, ank. Pillau 27./7. — Severin, Jensen, ank. Nexø 26./7. — Niels, Nielsen, ank. Uleåborg 26./7. — Kaspar, Hansen, ank. Dungeness 26./7. — Flora, Sørensen, ank. Gefle 27./7. — Union, Olsen, ank. Wasa 26./7. — Venus, Andersen, ank. Nakskov 27./7. — Imanuel, Jensen, ank. Rønne 26./7. — Nanna, Madsen, ank. Norrkøping 20./7. — Belona, Nielsen, ank. Helsingfors 22./7. — Psyche, Olsen, ank. Burnt Island 27./7. — Lindhardt, Madsen, ank. Dunkerque 22./7. — Najaden, Rasmussen, ank. Nordmaling 23./7. — Maagen, Jensen, ank. Britton Terry 19./7. — Elise, Andreassen, ank. Kings Lynn 20./7. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Porthleren 20./7. — Mine, Jørgensen, ank. Hernösand 21./7. — Confidence, Mikaelson, ank. St. Valery 21./7. — Katrine, Hansen, ank. Uleåborg 21./7. — Solon, Rask, ank. Umeå 24./7. — Capella, Hansen, ank. London 24./7. — Ludvig, Larsen, ank. London 25./7. — Cornwall, Petersen, ank. London 27./7. — Sofie, Jensen, ank. Aarhus 25./7. — Peter, Jørgensen, ank. Königsberg 25./7. — Hans Emil, Carlsen, ank. Mackduff 25./7. — Jason, Jensen, ank. Petersborg 24./7. — Fulvia, Petersen, ank. Faxe 24./7. — Galathea, Jensen, ank. Wiborg 23./7. — Apollo, Nielsen, ank. Råfsö 25./7. — Meta, Møller, ank. Fowey 25./7. — Ruth, Falentin, ank. Risør 25./7. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Frederiksstad 25./7. — Clytia, Mikkelsen, ank. Wasa 26./7.

INDHOLD:

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, den 29. Juli 1910. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Frægtdampere.



Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser

eller
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.
Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat.

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarls
Loddemaskiner
Loddespil

Loddwire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Si nallanterner
m. in.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreøkvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og Gold Elephant *** anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vincohn“.

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Forslag fra Kredsstyrelsen for Fyn:

- a. Forhandling om Forslag til Ændring i Bekendtgørelse fra Ministeriet for Handel og Søfart af 30. December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe, § 9, 12. Stykke, i Forbindelse med Instruks af s. D., 15. Stykke. (Materialier til Opdriftsmidler i Redningsbaade.)

Mægler H. A. Hansen: At Loven om Tilsyn med Sejlskibe af 14. Maj 1910 medfører en yderligere Byrde for Sejlskibsfarten, idet den paalægger den betydelige Udgifter, ligesom den ogsaa er vanskelig at overholde særlig for de mindre Fartøjer, er vist alle Redere enige om. Paa den anden Side indeholder Lovens Bestemmelser ogsaa Goder, og Goder maa i al Almindelighed betales. Der er igennem Loven tilvejebragt større Sikkerhed for Redning af Menneskeliv under indtræffende Katastrofer paa Søen, idet det er paabudt, at Baadene skal være synkefri. I Betragtning af disse Goder bøjer man sig loyalt for disse Bestemmelser, som dels er internationale dels inden ret længe vil blive det. Men samtidig formener man, at Bestemmelserne ikke bør være strengere for danske Skibe, end de tilsvarende Bestemmelser er i andre Lande. De er imidlertid strengere her, hvad jeg skal søge at paapege.

I Bekendtgørelse af 30. December 1909 angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. hedder det i § 9: »I Redningsbaade, som anskaffes efter 1. Januar 1910, skulle Luftkasserne være af Kobber, Gultmetal eller andet ligesaa varigt Materiale; Kobberluftkasser bør foretrakkes. Hver enkelt Luftkasses Længde maa ikke overstige 1,2 m. Kan der opstaa galvanisk Virkning, forebygges denne ved passende Isolation. Luftkasser af galvaniseret Jern eller Staal maa ikke anvendes i nyanskaffede Baade.« Det fremgaar altsaa af denne Bekendtgørelse, at det forbydes at anvende andet Materiale til Luftkasser end Kobber og Gultmetal eller andet ligesaa varigt Materiale, hvilket er en ret betydelig Indskrænkning i Forhold til, hvad der gælder i Norge, Sverige og England. Man maa spørge, hvorfor skal der paalægges os Danske strengere Regler end andre Landes Borgere? Vi mener ikke, at der er noget, der taler for, at vi skal have denne Indskrænkning i Henseende til, hvilket Materiale der maa benyttes. Norsk Forskrift i Følge kongelig Resolution af 1. Maj 1909 § 8 a, 3. lyder saaledes: »Luftkasserne forarbejdes af Kobber, Messing, Yellowmetal (som ikke maa være under 18 uz pr. Kvadratfod) eller af galvaniseret, dobbelt falsbare Plader af blødt Staal eller Jern (ikke under N 22 B W G for Sheet Iron, 20 uz pr. Kvadrat Fod) eller av andet der-til skikkel og av Søfartskontoret godkjendt Materiale av tilstrækkelig Tykkelse og Styrke. Længden bør ikke overstige 4 Fod engelsk. Luftkasser av Zink godkjendes ikke.« Det vil heraf ses, at de norske Bestemmelser giver Valg mellem flere Sorter Materiale end de tilsvarende danske. Disse norske Bestemmelser er anerkendt af den engelske Regering. Jeg skal samtidig gøre den Sidebemærkning, at i Norge har man sendt praktiske Folk over for at forhandle med den engelske Regering om disse Spørgsmaal, og Resultatet er blevet, at de norske Bestemmelser staar i Samklang med de engelske Bestemmelser. Den svenske Lov er endnu mere liberal end den norske, idet den svenske Lov af 13. Juli 1909, der traadte i Kraft den 15. September 1909, siger i sin § 12, 2.: »Inre flytanordningar i Båtar eller Flottar skola vara tillverkade af trä eller koppar eller kopparlegering med mindst 55 gram vikt pr. kvadratdecimeter eller af annat lika hållbart och varaktigt material.« Yderligere lyder samme Lovs § 10, 3. saaledes: »Beträf-

fande fartyg af 300 tons brutto dræktighet och därunder må kommerskollegium medgifva lättnad härutinnan, dock ej i vidare mån än att fartyget skall medhafva båt eller båtar af D-klass eller högre klass fullt tillräckliga att rymma alla personer ombord och så anbragta, att de med lätthet kunna sjösättas.« Til Forklaring af Udtrykket D-Klasse skal jeg gøre opmærksom paa, at i Sverige har man Baade af Klasserne: A, B, C og D. Baade af D-Klasse er Baade uden noget som helst Opdriftsmiddel. Jeg skal tilføje, at de svenske Bestemmelser gælder for Fart paa fremmede Havne. Derimod er Svenskerne fritagne for at have nogen som helst Redningsbaad i, hvad vi hos os kalder »indskrænket Fart«, hvilket omfatter hele Østersøen, Nordbotten, Sydbotten, Finske Bugt, Skagerak, Kattegat og Nordsøen indenfor Linien Lindesnæs—Skagen, Esbjerg—Texel. De vil kunne forstaa, hvilken stor Fordel den svenske Lov byder de svenske Redere i Forhold til, hvad den danske Lov byder de danske. Lad mig tilføje, at jeg tør ikke sige, hvorvidt den svenske Regering har arbejdet sammen med den engelske og derved har opnaaet dens Billigelse af sine Bestemmelser, men det anførte er Lov i Sverige. Et Vidnesbyrd om, hvilke Hensyn der er taget derovre til Sejlskibsfarten, har man deri, at der kan gives Dispensation for Fartøjer indtil 300 Tons. »Indtil 300 Tons« vilde overført paa danske Forhold omfatte næsten hele den danske Flaade. De engelske Bestemmelser paa dette Omraade giver Valg mellem følgende Materialer: Træ, Kobber, Yellowmetal eller andet ligesaa varigt Materiale. Det er jo i Overensstemmelse med den svenske Lov. England, denne store søførende Nation, har altsaa disse Bestemmelser med deres vide Grænser med Hensyn til det Materiale, man maa bruge.

Man kan nu med Rette spørge: Hvorfor skal vi her i Danmark have strengere Bestemmelser end noget andet Land? Hvis man sammenligner den danske Sejlskibsflaade med de andre Nationers, jeg her har nævnt, maa man indrømme, at den danske Flaade er, om ikke bedre saa dog fuldstændig paa Siden af de andres Flaader; de har i de her omhandlede Henseender intet forud for os. Fællesrepræsentationen anbefalede i sin Indstilling til Ministeriet, at dettes Konsulent paa sin Rejse for at forhandle med den engelske Regering maatte blive ledsaget af en praktisk Sejlskibsreder. Denne Anmodning blev beklageligvis ikke taget til Følge. Teknik er selvfølgelig udmærket, men den er ikke tilstrækkelig. Skal man faa praktiske Regler frem, maa den praktiske Indsigt gaa i Følge med Tekniken. Dette kan næppe modsiges. Jeg beklager, at hvem, der havde praktisk Erfaring indenfor Søfartsministeriet, ikke havde noget med de Sager at gøre. Man kan om disse Forhandlinger og den Maade, hvorpaa de blev ført — der blev jo fare frem saaledes, at der var daarlig Tid til Forhandlingerne — anvende det Udtryk »et er et Kort at lære, et andet Skib at føre«. Hvis en Navigator ikke faar praktisk Uddannelse, vil det ikke være ham muligt med Sikkerhed at føre sit Skib. Saaledes ogsaa her; det var Tekniken, der var repræsenteret ved Forhandlingerne, medens den praktiske Indsigt lodes ude af Betragtning, og Bestemmelserne blev som Følge deraf upraktiske for os. Naar den danske Bekendtgørelse forbyder Brug af galvaniserede Jernplader til Luftkasser, kan man egentlig ikke forstaa hvorfor, særlig ogsaa i Betragtning af, at de andre Landes Love tillader det. Jeg skal tillade mig her at fremdrage en Erklæring fra Svendborg Staal- og Jernskibsbyggeri, hvor man har foretaget Prøver af Styrken af de forskellige Materialer til Redningsbaade. Pladernes Modstandsevne

stillede sig saaledes: Kobberplader taalte 12 Bøjninger, Yellowmetal 18 Bøjninger, galvaniserede Jernplader 15 og sorte Jernplader 16 Bøjninger. Ved fuldstændig Bøjning og Sammenpresning fremkom følgende Resultater: Kobberplade 1½ Bøjning, Yellowmetalplade 1½ Bøjning, galvaniseret Jernplade 1½ og sort Jernplade 1½ Bøjning. Det fremgaar heraf, at galvaniseret Jernplade er lige saa stærkt og godt som Kobberplade og Yellowmetalplade. Hvad nu Grunden til denne Udelukkelse af Jernplade er, tør man ikke sige, men at det er en Uretfærdighed, er vi vist alle enige om. Jeg har ligeledes faaet en Erklæring fra sagkyndig Side — jeg har desværre ikke denne Erklæring med, men den gaar ud paa, at Luftkasser af Træ kan laves saa fuldstændig sikre for Luftens og Vandets Paavirkning, at Træ maa betragtes som fuldstændig paalideligt Materiale ogsaa til Luftkasser. Der er noget, som taler for denne Erklærings Rigtighed, idet England og Sverige tillader Brug af Træ. Jeg vil ikke hermed sige, at vi skal foretrække Træ for Metal, men jeg vil sige, at der ikke er nogen Anledning til, at der for os Danske skal være strængere Bestemmelser, end andre Lande har, hvilket turde være klart af, hvad jeg har nævnt. Jeg mener, at vore Bestemmelser bør ændres, saa de bliver i Overensstemmelse med de andre Landes, og jeg henstiller, at Forsamlingen anmoder Bestyrelsen om at tage Sagen op og søge at opnaa en saadan Ændring.

Skibsreder J. C. Carlsen, Marstal: Mægler Hansen fremsatte det Spørgsmaal hvorfor vi skal have strængere Bestemmelser end andre? Det Spørgsmaal kan vi besvare med de Ord, at vi er for godmodige, hvis vi stillede ganske anderledes Fordringer, end vi gør, saa fik Sagen et ganske andet Udfald. Jeg kunde have Lyst til i Overensstemmelse med det af Mægler Hansen udtalte at stille Forslag om en Resolution, der gik ud paa at udtale, at i alt Fald det, som andre Landes Love anerkender som brugeligt Materiale til Redningsbaade, maatte ikke underkendes i Danmark. Vi har haft Eksempler paa, at Luftkasser og andre Dele er blevet kendt gode i England, og naar Skibet saa er kommet hjem, er de blevet kasseret her. Hvis vi vedtog en saadan Resolution som den af mig nævnte, kunde Bestyrelsen saa ikke indgaa til Regeringen med det Forslag?

Skibbygmester J. Ph. Jørgensen, Thurø: Hr. Mægler Hansens Udtalelser kan jeg fuldtud slutte mig til, afset fra, hvad han sagde om Trækasser. Jeg finder ikke, at det er heldigt at benytte Træ til Luftkasser, for Træ svinder jo, hvor gammelt det end bliver, og det kan aldrig blive saa holdbart, at det kan holde sig lufttæt. Jeg har i alt Fald ikke set Træsorter, som ikke svinder. Men alt, hvad Mægler Hansen iøvrigt fremkom med, kan jeg fuldtud slutte mig til. Vi sad i sin Tid i Kommissionen angaaende Tilsynet og var ogsaa lidt med til at tage Bestemmelse om de forskellige Ting, men da Loven kom, kendte vi den jo slet ikke igen. Der var lagt saa uhyre mange Ting til, som vi ikke havde været med til, og det ikke blot paa dette ene Punkt, men hele Loven igennem. Den er bleven udformet næsten uden, at vi har været med til det, og vi blev meget forbauset, da vi saa den i dens endelige Form. Jeg skal nævne et Tilfælde. I Udvalget var vi selvfølgelig med til at forhandle om det, der angaar Redningsbaade, og der var den Gang kun Tale om én Redningsbaad, og Skibe med høj Tonnage skulde kun have den ene Redningsbaad. Men efter nogen Forhandling kom der et Forslag frem, om vi ikke kunde gaa med til, at der skulde være en Arbejdsbaad ogsaa, naar Skibet er over 150 Tons. Der til blev der svaret Ja, for den Baad er man jo i Besiddelse af alligevel. Men da jeg nu forleden Dag skulde tage Syn paa det ny Skib, jeg har færdigt, saa ser jeg til min store Forbavselse — jeg har ikke saadan stunderet Loven i sin Helhed med Hensyn til denne Arbejdsbaad — at vi skal have to Redningsbaade. Kun den ene

Forskel er der, at vi skal ikke have Luftkasser i Arbejdsbaaden, men ellers skal vi have saa godt som all, hvad der henhører til en Redningsbaad; der er kun grumme lidt som mangler. Det faldt mig lidt besynderligt. Naar et Skib er under 200 Tons, behøver vi kun en Redningsbaad og ingen Arbejdsbaad, men saa snart vi passerer de 200 Tons, skal Skibet have en Arbejdsbaad, udrustet omtrent som Redningsbaaden. Der burde træffes en Forandring heri. Jeg vil tillade mig at spørge Hr. Kontorchef Krogh, om Loven skal forstaas saaledes, at omtrent alle de Revisitter, som Synsmændene skal paase findes i Redningsbaaden, ogsaa skal findes i Arbejdsbaaden?

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 2. August 1910.

Jubilæum. Et vistnok ret sjældent Jubilæum kan d. 3. August d. A. fejres af Føreren af S/S. »H. Pontoppidan«, Kaptajn C. I. Klitgaard, idet Kaptajnen paa denne Dag har ført Skib i 50 Aar.

Det første Skib, Kaptajn Klitgaard førte, var en amerikansk Skonnert. Derefter overtog han Kommandoen af den Tids største danske Sejlskib »Bengt Howard«, tilhørende den danske Konsul i San Francisco, men i Realiteten hjemmehørende i Kjøbenhavn, hvilket han førte som Post- og Passagerskib mellem San Francisco og Kina. I 1864—65 kom Skibet til England, hvor det blev solgt. Kaptajn Klitgaard fik da den amerikansk-engelske Hvaldamper »Vigilant« at føre under Island og fangede flere Hvaler, end nogen anden tidligere havde gjort. Det engelske Selskab, der ogsaa drev anden Forretning, gik imidlertid fallit, hvorefter Kaptajn Klitgaard købte et Barkskib under russisk Flag, og senere et dansk Skib. Efter nogle Aars Forløb vendte Kapt. K. dog tilbage til England og førte Dampere derfra, indtil han i 1898 forlod sit sidste Skib dér, S/S. »Turret Bay«, for at engagere sig med sit nuværende Selskab, d'Hrr. Svendsen & Christensen i Kjøbenhavn. Han ledede nu Bygningen af fire Dampere for dette Selskab og overtog Førelsen af en af disse, idet hans Lyst stadig var at pløje Søen. Med dette Skib sejlede han heldigt i 2½ Aar og overtog da Førelsen af en anden af Selskabets Dampere »H. Pontoppidan«, som han fører den Dag i Dag, og hvormed han fornylig har foretaget Rejser til Sydamerika og Afrika. Kaptajn Klitgaard, der saaledes har vist sig som en ualmindelig dygtig og energisk Sømand, kan glæde sig ved et godt Helbred og nyder stor Anseelse i vide Kredse baade i Ud- og Indland og blandt sine Standsfæller.

Firmaet F. W. Fischer, Rostock, skriver til os d. 30. Juli:

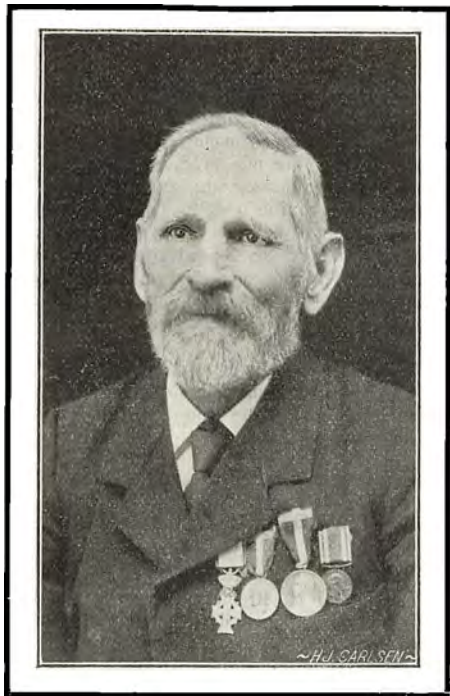
Da Korneksperten, Hovedbetingelsen for Rostock, nu atter i næste Uge vil tage sin Begyndelse, tillader jeg mig at meddele, at Udsigterne i Aar er de bedst tænkelige for en god Høst. Saavel Rug-, Hvede- som Havrehøsten tegner udmærket, og den ny Rugeksport turde allerede begynde næste Uge.

Der slutes i Øjeblikket til M. 3.— til nordl. Aarhus eller Sydsverige; ifald der imidlertid kommer en livlig Eksport til Skandinavien, hvad der endnu ikke bestemt kan siges, vil Fragterne sandsynligvis snart stige. Til Bremen har jeg i Dag sluttet ny Rug til M. 4½, dog vil disse Fragter rimeligvis ogsaa snart stige.

Truende Sømandsstrejke i England. Liverpool, 30. Juli. (Ritz. Bur.) I Gaar afholdtes her et Massemøde af 8,000 Matroser, Fyrbødere, Skibskokke og Skibsopvartere. Mødet, der lededes af Medlem af Underhuset Havelock Wilson og andre Arbejderførere,

vedtog enstemmigt en Resolution, hvori udtales, at hvis der ikke oprettes et engelsk Enighedskammer, vil Forsamlingen bemyndige de engelske Delegerede for Matroserne og Fyrbøderne ved den forestaaende Socialistkongres i Kjøbenhavn til at arbejde for en Strejke, enten af international eller af engelsk Karakter, indtil Rederne gaar ind paa at forhandle med dem.

Niels Peter Friis.



For nogen Tid siden begravedes paa Læsø en gammel Sømand, der paa forskellig Maade har gjort sig meget fortjent. Det var Niels Peter Friis, som uden forudgaaende Sygdom var død i en Alder af 82 Aar. Efter Konfirmationen var han kommen til Søs og sejlede i mange Aar i oversøiske Farvande, særlig fra Amerika. Da han atter kom hjem til sin Fødested Læsø, begyndte han en Købmandsforretning, som han drev op til en forholdsvis betydelig Størrelse, og efterhaanden kom han til at beklæde mange Tillidshverv; han var saaledes i mange Aar Forbjerger paa Stedet og Repræsentant for Svitzers Entreprise, ligesom han til sin Død var Formand for den lokale Sparekasse. I 1864 deltog Friis i Marinens Tjeneste som Kvartermester. Mest bekendt er han dog bleven ved sin Virksomhed i Redningsvæsnets Tjeneste. I 1863 var han med til at redde Besætningen fra et hollandsk Skib, hvorfor han modtog en hollandsk Redningsmedaille, og da Redningsstationen Vesterø blev oprettet i 1875, blev han straks ansat som Leder af denne, hvilken Stilling han med stor Dygtighed varetog i 32½ Aar, indtil han i Efteraaret 1907 paa Grund af sin høje Alder trak sig tilbage.

Der kan fortælles mange Strandingshistorier fra Friis's Virksomhed, og det er mange Gange, at han og hans Mandskab har været med til at kæmpe en haard Kamp mod Elementerne for at bringe deres i Nød stedte Medmennesker Hjælp. Det var ikke mere end halvandet Aar efter, at Stationen var oprettet, at der under en forrygende N.O. Snestorm strandede over 20 Skibe paa Læsø, og der var noget at gøre for Redningsvæsnets ikke alene ved Vesterø, men ogsaa ved Nabostationen Østerby. Fra to franske Skibe, nemlig Barken »Georgine« og Briggen »Union« og fra en engelsk Bark »Trebizond« druknede Besætningerne, ialt 30 Mand, da Skibene dels sønderlages, inden Hjælp kunde komme til Stede, og dels forsøgte

Besætningerne selv at lande i egne Baade, som kæntrade, men ellers bleve de alle under store Anstrengelser reddede. Navnlig fra den engelske Skonnert »Parogon«, det svenske Barkskip »Concordia« og de norske Skibe »Soli« og »Silvan« var Redningsarbejdet forbundet med stor Vanskelighed, og det varede i over tre Dage paa Grund af det forrygende Snevejr, der saa godt som umuliggjorde en hver som helst Transport af Redningsmateriellet.

Om en anden sørgelig Begivenhed meddeles det i Redningsvæsnets paagældende Aarsberetning: Briggen »Flora« strandede den 30. December 1882 Kl. 4 Em. ved Læsø. Stationens Opsynsmand, der tillige med flere andre Læsøboere var paa Havet med deres Baade, bemærkede Strandingen, og da Vejret var godt, begav man sig med Baadene til Skibet for at tilbyde Hjælp til dets Bjergning, hvilket Tilbud modtoges, og Arbejdet fremmedes saaledes, at Skibet var flot, da det fra Frederikshavn tilkaldte, af Taage forsinkede Bjergningsdampskib »Øresund« ankom til Stedet den næste Dags Middag. Vinden, der hidtil havde været gunstig, sprang nu under Etableringen af Bugsertrossen pludselig om til N.V. med Snefog og Storm samt tiltagende Sø, hvorfor Dampskibet søgte at naa op under Nordre Rønner, hvor der var Læ og Ankerplads. Snestormen tiltog imidlertid, Søen rejste sig mere og mere, og Vinden gik nordlig, og da der under disse ugunstige Forhold næsten ikke kunde avanceres, og Briggen huggede haardt, søgte man ved Tegn at formaa Bjergningsdampskibets Fører til at holde af og løbe i Læ af Øen. Kursen rettedes ogsaa et Par Streger mod Læ, men uden Resultat, da Briggen kom til at ligge mere paatværs i Storm og Sø, hvorpaa Slæberen sprang. Tvende Kystbaade, der var fastgjort til Skibet, og Skibets Storbaad stødtes derhos i Drift, og kun en Pram blev tilbage ved Skibet. Da Dampskibet fortsatte sin Kurs bort fra Briggen uden at gøre yderligere Forsøg paa at bringe den Hjælp, besluttede man at landsætte Briggen, der med sin Besætning af 7 Mand og 29 Kystboere nu var overladt til sig selv, og Skibet stødte Kl. 4 Em. i en Afstand af 200 Alen fra Land. Skibet kastede sig ved Grundstødningen paa Siden, Stor- og Fokkerigningen kappedes, og de om Bord værende var henvist til Dækket, der straks kom under Vand. Skibsprammen salttes derpaa ud, og to Mand forsøgte at føre en Line i Land, men Forsøget mislykkedes ved Prammens Kæntring, hvorefter de tvende af Søen kastedes op paa Strandbredden og saa hurtigt som muligt ilede de til den én Mil bortliggende Havn. Omtrent Kl. 10 Aften ankom derpaa Raketapparatet fra Stationen Vesterø til Strandingsstedet, men forinden var tre Mand afgaaet ved Døden. En Raket affyredes og førte Linen i Hænderne paa de om Bord værende, men den blev ved Udhalingen uklar af Storrigningen og kunde ej benyttes. Omtrent 1½ Time senere førtes en i Nærheden paa Stranden værende Baad til Strandingsstedet og bemandedes med fire Personer, hvoriblandt tre tilfældigt tilstedeværende Fiskere fra Sæby; ved Hjælp af den ved Raketlinen etablerede Forbindelse førtes Baaden ud til Skibet og bragte derpaa seks Mand i Land. Forsøgene med Baaden gentoges, og samtlige levende naaede Land mellem Kl. 12 og 1 om Natten i mer eller mindre forkommen Tilstand. Af de om Bord værende var i alt syv Mand, alle hjemmehørende paa Læsø, omkommen af Kulde. Fem Lig førtes i Land næste Morgen, hvorimod to, deriblandt Liget af Stationens Baadformand, ej fandtes ved Vraget og antages at være bortdrevet.

Hvad der særlig har gjort Redningsarbejdet paa Læsø saa besværligt er den store Afstand, som de strandede Skibe staar i fra Land. Selve Søen opnaar ikke den Styrke som paa Vestkysten af Jylland, men til Gengæld maa Redningsbaaden tilbagelægge ganske andre Afstande. Ofte har den været ude i omtrent et Døgn ved Strandinger, som stod fire Mil borte, og hvad det vil sige under stormfuldt og vinterkoldt Vejr, vil alle Søfolk kunne forstaa. Friis har under sin lange Tjenestetid personlig ikke

alene deltaget i disse mange farefulde og besværlige Virksomheder, men ogsaa ledet disse med stor Dygtighed. Aaret før han tog sin Afsked, deltog han skønt c. 80 Aar gammel under en vestlig Storm i December Maaned i to meget anstrengende Ture til to strandede Dampskibe, der stod tre Mil Syd for Redningsstationen. Den sidste Virksomhed, han deltog i, var den 17. Februar 1907 til den danske Damper »King Edward«, der var strandet paa Søndre Rønner, 2½ Mil Syd for Stationen under stormfuldt Vejr med Snellykning.

For hans Færd har han da ogsaa nydt offentlig Paa-skønnelse, thi foruden fornævnte hollandske Redningsmedaille og den danske Erindringsmedaille fra Krigen, har han Dannebrogskorset, Fortjenestmedaillen og Redningsvæsnets Jubilæumsmedaille.

Nu er den gamle Hædersmand gaet bort, men Mindet om ham vil leve længe mellem Søfolk og da særlig paa Læsø, hvor han i saa lang en Aarrække har røgtet det hæderfulde Hverv, som var ham overdraget.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har sidste Uge medført noget af den forventede Bedring af Markedet for Laster fra Bottenhavet saavel til England som til Kontinentet, og Befragterne har maattet give Tillæg i Raterne for prompte Afskibninger, ligesom man tør haabe paa noget mere Liv i denne Fart, men Rederne maa være agtpaagivende, idet mange udenlandske Mægleres Noteringer er flere sh. pr. Sidr. lavere end andre Firmaers, som bedre følger med Svingningerne.

Danmark har fremdeles forskellige Laster til Østersøhavne. Tyskland er ma. medens der fra Rusland er kommen enkelte Foderstofflaster frem for mindre Sejlere. Bottenhav og Finskebugt ligger med et forøget Antal Laster specielt for noget større Sejlere. Syd- og Vestsverig noterer ligeledes nogle Laster til England. Østnorge er derimod yderligere ma. paa Islaster til lavere Noteringer og altsaa uden Interesse, medens Noteringerne for Trælaster ikke lønner Transport, naar de høje Udgifter i Norge tages i Beregning.

Returfragterne Vest fra ligger bedre, idet der er flere Oljekagelaster fremme, og Kullaster er der ikke Mangel paa, specielt er de mindre Sejlere søgte.

Hvad de mindre Skibe angaar har Fragtmarkedet endnu ikke undergaaet nogen Forandring af videre Betydning; Danzig skal ganske vist have sluttet for Rug pr. August 4½ M., hvorimod de øvrige nordtyske Havne hidtil intet har udbudt for Sejlere, men længe kan det vel ikke vare, førend de ogsaa kommer med. Lübeck har vedvarende Kainit-Laster til omkring 3½ M. til Danmark og Sverig. Med Hensyn til Rusland, da søger Libau flere Skibe for Oljekager til 12 resp. 13 M., og Riga noget lignende, dog nærmest større Skibe; endvidere noterer Riga Petroleum til Danzig 1½ M. samt Planker til Emden 27 à 28 M. pr. Std. Medens Norge kun har yderst lidt at tilbyde, bl. a. Bloksten fra Laurvig til Wismar 5½ à 5¾ M. samt Feldspath til Stettin 4¾ M., har Sverig en Del mere. særlig Gødningslaster fra Sundhavnene, baade til andre svenske Havne som til Tyskland, saaledes til Neufahrwasser 3½ M. og til Rügenwalde 3¼ M.; ogsaa af Stenlaster er der rigelig i Markedet. Danmark ligger for Provinsernes Vedkommende meget stille, og al gammel Hvede er vist nu ogsaa solgt. Kjøbenhavn placerer gennemgaaende de faa Skibe, som kommer dertil for at losse; bl. a. sluttedes der for Soyakager til Hertugdømmerne 2¾ M., Byg til Nexø 11 Øre; for en enkelt Ladning Oljekager til nordligst Aarhus gennemførtes 15 Øre; endvidere Trælast til Jylland 7 Øre pr. Kbfd.

Spørgsmaal og Svar.

En Sejlskibsfører skriver til os:

Dansk Søfartstidende bedes besvare mig følgende Spørgsmaal:

1. Hvem paahviler det at betale en Mands Kur og Pleje i følgende Tilfælde. Manden lider af en Hudsygdom, som han efter Lægens Udsagn har været angreben af i længere Tid; og efter hans eget c. 2½ Maaned forinden han udmønstrede. Det bemærkes, at han kun havde været nogle faa Dage om Bord, da han meldte sig syg, og netop to Uger, da han blev undersøgt af Læge i første anløbe Havn?

2. Hvem paahviler det at betale Omkostningerne ved hans Hjemrejse fra Udlandet; og er det tilstrækkeligt at befordre ham til nærmeste dansk Plads, eller skal det være til hans Hjemsted?

P. F.

Sv. ad 1) For saa vidt Manden maa antages at have været i god Tro, d. v. s. har han, da han tog Hyren, haft Grund til at gaa ud fra, at hans Sygdom ikke vilde hindre ham i at opfylde sine Forpligtelser overfor Skibet, forekommer det os utvivlsomt, at Spørgsmaalet maa besvares ved Henvisning til Sølovens § 90, 1ste, 3die og 4de Stykke.

Hvis det derimod maa formodes, at Manden ved Forhyringen var vidende om, at han var ude af Stand til at opfylde de Pligter, som han ved Forhyringen paatog sig, synes Sagen ulige mere livligsom. Efter vor Opfattelse vilde i dette Tilfælde Hyrekontrakten være at betragte som ugyldig, idet den forhyrede maatte siges at have bragt Hyrekontrakten i Stand ved urigtige Foregivender eller rettere ved at fortie et Forhold, som efter al Sandsynlighed vilde have været afgørende for hans Antagelse i det hele taget.

Forøvrigt henholder hele Spørgsmaalet efter sin Natur under Domstolens Afgørelse.

ad 2) Besvarelsen afhænger af Pkt. 1. Forsaa vidt der tilkommer Manden Pleje paa Rederets Regning, vil han i Henhold til Sølovens § 98 ogsaa have Krav paa fri Hjemrejse med Underhold til nærmeste indenlandsk Havn.

Havarier og Forlis.

Rapid, 3-mastet Skonnertbrig af Kalmar, kom d. 28. f. M. paa Rejsen fra Finland til Bremerhafen med en Ladning Træ paa Grund paa Hyllekrog Langgrund. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Gjæser.

Dora, Lystkutter af Vegesack, kom d. 28. f. M. paa Grund paa Hyllekrog Langgrund. Svitzers assisterede Skibet flot og ind til Gjæser.

Fra Sø og Land.

Dansk Sømand død i Udlandet. I Følge Meddelelse fra Konsulatet i Hull er Sømand Gustaf Ferdinand Berg, f. i Helsingør 1855, afgaaet ved Døden d. 25. Juni. Af-døde, der menes at have en Halvbroder her i Landet, med hvem han ikke i lang Tid har staaet i Forbindelse, har i mange Aar sejlet med engelske Skibe.

Oplysninger om Afdødes Slægt og Hjemsted bedes indsendt skriftligt til Udenrigsministeriet.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 26. Juli foretog den af Flensborg Skibshygningselskab for Regning Hr. H. Podene i Wismar i/m byggede Fragtdamper »Wismar« en Prøvefart, som forløb fuldt tilfredsstillende med Hensyn til Skibets og Maskinens Ydeevne. Skibet er bygget med et Dæk med kort Poop og Bak og forsynet med Top-Sidetanke efter Cantilever Systemet. Foruden de sædvanlige Spil har Skibet endnu to Dampkraner. Hvis Skibet skal losses ved »grabs« fra Land, hvortil det er vel egnet paa Grund af sine store Luger, kan Masterne forkortes teleskopisk. Skibets Hoveddimensioner er: Største Længde 309' 0", Bredde 43' 7½", Dybde 20' 9". Bæreevnen er 3,400 Tons med et Dybgaende af 17' 7". Maskinon er paa 1,400 ind. HK. og Farten 11 Knob.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemslettestræde 6, Køb. Telefon 6936.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere [fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Libau 24./7. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 28./7. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. Riga 29./7. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 31./7. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunshüttel 31./7. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 25./7. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 19./7. til Boston. — Arno, Strubberg, afg. Sevilla 27./7. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil 1./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 31./7. — Beira, Lunge, ank. Nordmaling 31./7. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 29./7. til Tarragona. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 1./8. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 31./7. for Tarragona. — Douro, Søberg, ank. Petersborg 26./7. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 1./8. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. London 31./7. — Garonne, Kromann, afg. Havre 29./7. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 27./7. — Hengest, Munck, afg. Riga 30./7. hertil. — Hjelm, Kyllsbech, ank. hertil 31./7. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Lissabon 31./7. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 28./7. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./7. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 31./7. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunshüttel 27./7. for Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Abo 30./7. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 30./7. til Hull. — Loire, Craignou, afg. Wiborg 30./7. — Louise, Larsen, pass. Brunshüttel 1./8. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 25./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Lissabon 31./7. — Moskov, Jonsen, pass. Gravelines 31./7. for Dunkerque. — Nicolaï II, Clauson Kaas, afg. Alger 30./7. til Tunis. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 29./7. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 1./8. — Omsk, Harder, ank. Hull 28./7. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 1./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Savannah 23./7. til Hamburg. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 31./7. for London. — Pregel, Iversen, ank. Riga 28./7. — Saga, Wiberg, afg. Riga 31./7. til Antwerpen. — Saxo, Müller, ank. hertil 28./7. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 23./7. — Texas, Mühlendorff, pass. Ouessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 30./7. sydpaa. — Tiber, Bech, ank. Brahestad 31./7. — Tyr, Thaning, ank. hertil 31./7. — United States, Gøtsche, pass. Fair Hill 31./7. for New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 29./7. — Viking, Meyer, ank. Stettin 31./7. — Karin, Ryberg, afg. Liverpool 30./7. til Swansea. — Vadsø, ank. hertil 31./7.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Port Said 31./7. til Genua. — Samui, Licht, afg. Singapore 23./7. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Port-Said 26./7. til Bordeaux. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Genua 27./7. til Port Said. — Pangan, Knudsen, ank. Singapore 27./7. — Indien, Berg, ank. Kobe 30./7. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 30./7. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 1./8. til Singapore. — Cathay, Kruuse, afg. Sundsvall 30./7. til Göteborg.

Vestindisk Afd. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 29./7. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. London 30./7. — St. Jan, Ingemann, ank. Paramaribo 28./7.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, pass. l'Ouessant 29./7. for Kartagena. — Nexos, Basse, pass. Emden 28./7. for Barcelona. — Ellen, Hansen, ank. Sevilla 29./7. — Fylla, Christensen, ank. Reykjavik 27./7. — Gerda, Iversen, afg. Kotka 27./7. til Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Port Mohan 30./7. — Inger, Schiff, ank. Abo 29./7. — Johanne, Thøgersen, ank. Oxelösund 30./7. — Karen, K. M. Nielsen, afg. Barrow 26./7. til Stettin. — Cito, Jepsen, afg. Kiel 30./7. til Råfsö. — Napoli, Brinch, afg. Valencia 29./7. til Mazagan. — Bodil, Uldall, ank. Granton 30./7. — Norma, Mikkelsen, afg. St. Brieux 29./7. til Stettin. — Alfa, ank. Lorient 26./7.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Schukoff, Brandt, afg. London 28./7. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 23./7. til London. — Pawwel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 25./7. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Rotterdam 27./7. — Russ, Petersen, ank. Bruges 22./7. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 24./7. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 30./7. til Petersborg. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 27./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 28./7. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Aarhus 29./7. — Nawa, Dahl, afg. Archangel 23./7. til Rotterdam.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Swinemünde 1./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Ghent 30./7. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Korsør 31./7. — Peter Willemoes, Møller, ank. Nykjøbing F. 24./7. — G. Koch, Jørgensen, afg. Swinemünde 29./7. — Hans Tausen, Klaborg, afg. Ghent 31./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Methil 25./7. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Libau 31./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Jacobstad 30./7. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Rouen 29./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Blyth 29./7. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Hornfleur 29./7. — Ajax, Brorsen, afg. Borgå 23./7.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Moe 28./7. — Martha, Christensen, ank. Lundvik 30./7. — Elna, Rathje, afg. San Raphael 26./7. — Therese, Pedersen, afg. Arzew 21./7. — Simone, Møller, ank. Karlsvik 29./7. — Jeanne, Løffler, afg. San Tropez 25./7. — Vera, Riso, afg. Hartlepool 29./7. — Daisy, Lagesen, afg. Kotka 23./7. — Anine, Leth, ank. Arzew 30./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Bjørneborg 28./7. — Helene, Sørensen, ank. Stuksund 31./7. — Sjølland, Dam, afg. Dunkerque 30./7. — Agnete, Sonnichsen, ank. Neufahrwasser 29./7. — Hermia, Hansen, ank. Libau 31./7. — Alice, Schultz, afg. London 30./7.

Frem. Austa, Bagger, afg. Windau 28./7. — Vera, Thing, ank. Middlesbro 24./7. — Freja, Nielsen, afg. Ulcåborg 27./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Smyrna 17./7. — Russia, Poulsen, ank. Grimsby 27./7. — Carl Hecksher, Starck, ank. Petersborg 24./7. — Dania, Lindberg, afg. Rotterdam 19./7. — Normannia, Eriksen, ank. Cardiff 21./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 24./7. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 29./7. — Livonia, Jørgensen, afg. Dunston 23./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Fernandine 22./7. — Patricia, Larsen, ank. New York 24./7. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 24./7. — Astoria, Neergaard, ank. Baltimore 26./7.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Narva 28./7. — Gallia, Nielsen, ank. Grimsby 27./7. — Caledonia, Hansen, ank. Petersborg 21./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 29./7. — Kotonja, Rasmussen, afg. Rotterdam 29./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grangemouth 30./7. — Granaria, Poulsen, afg. Santiago de Cuba 26./7. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 27./7. — Estonia, Winckler, ank. Bristol 23./7.

Dan. Fionia, Hansen, ank. North Shields 29./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 29./7. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 25./7. — Frumentia, Andersen, ank. Cardiff 21./7. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 26./7.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 23./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Brahestad 29./7. — London, Bom, ank. Windau 29./7. — Paris, Tholander, ank. Tyne 27./7. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 30./7.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Amsterdam 20./7. — Wien, Boeck Hansen, afg. Petersborg 23./7. til West Hartlepool. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 30./7. til London.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Ostende 29./7. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Petersborg 29./7. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 29./7. til Riga. — Gulfaxe, Petersen, afg. Königsberg 31./7. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 28./7. til Rotterdam.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Nice 25./7. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 24./7. for Barcelona. — Fanny, Eriksen, afg. Odense 23./7. til Koivusaari. — Lilly, Nielsen, pass. Kjøbenhavn 26./7. for Liverpool. — Alexy, Lorentzen, pass. Helsingør 26./7. for Barcelona. — Dagny, Sørensen, afg. Koivusaari 26./7. til Passages. — Mary, Bang, afg. Hull 29./7. til Kjøbenhavn.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Benisaf 22./7. — Ekliptika, Hemmingsen, pass. Skagen 27./7. for Pillau. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Amsterdam 22./7. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 29./7.

Nordøen. Nordland, Møller, ank. Gefte 28./7. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. London 29./7. — England, Andersen, ank. Petersborg 25./7. — Holland, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 28./7. — Rusland, Madsen, afg. London 27./7.

Europa. Europa, Hansen, ank. Rotterdam 28./7. — Frankrig, Friis, ank. Kronstadt 28./7. — Tyskland, Danstrup, afg. Esbjerg 23./7. — Belgien, Nielsen, afg. Rotterdam 28./7.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Lovisa 27./7. — Energi, Jensen, ank. Tørefors 27./7.

Sejlskibe.

Æra. Anne, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./7. — M. Hay, Petersen, ank. Tunø 27./7. — Arken, Christensen, ank. Altona 27./7. — Merkur, Christensen, afg. Sundsvall 23./7. til Poole. — Kiana, Christensen, afg. Sundsvall 23./7. til Poole. — Rise, Bager, ank. Hamburg 27./7. — Forældres Minde, Christensen, ank. Sundsvall 27./7. — Salvadorer 25./7. pass. Beachy Head øst. — Genius, Bastrup, ank. Mo 25./7. — Irene, Jørgensen, ank. Trelleborg 28./7. — Salus, Jensen, ank. Sundsvall 27./7. — Svip, Jensen, ank. Aarhus 28./7. — Diana, Hansen, afg. Poole 23./7. til Sörnäis. — Viking, Weber, ank. Hull 28./7. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Thorsø 28./7. — Svanen, Møllmann, ank. Sundsvall 28./7. — Kathinka, Ohlsen, ank. Aberdeen 28./7. — Albertine, Madsen, ank. Sassnitz 28./7. — Freya, Petersen, ank. Åhus 28./7. — Castor, Albertsen, ank. Pillau 29./7. — Veritas, Stougaard, ank. Lymington Red 28./7. — Atlantic, Rasmussen, ank. Littlehampton 28./7. — Marie, Petersen, ank. Dysart 29./7. — Ellen, Lauritzen, ank. Swinemünde 28./7. — Kirstine, Jensen, ank. Kirckaldy 29./7. — Gloria, Fabricius, ank. Bridgeness 28./7. — Industri, Raahauge, ank. St. Johu 29./7. — Apollo, Albertsen, ank. Aarhus 29./7. — Karen, Boye, ank. Ourø 30./7. — Marie, Weber, ank. Dunkerque 30./7. — Anne, Schmidt, ank. Larvik 30./7. — Hosanne, Raahauge, ank. Jersey 30./7. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 30./7. — Jørgen Olsen, pass. St. Cathrines Point 27./7. vestg.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Skibes Købs- og Salgs-Bureau

„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel. fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertribrig — For og agter Skonnerter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjelpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejlbug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencronstadt“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencronstadt“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtig og dygtig Assistance i

Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.

Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

Det kongl. oktr. Søassurance Kompagni

i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 000,000.

Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse: Telegram-Adresse: Telefon Nr. Gammel Strand 34. Kongelige Søassurance. 124.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

Kontorchef Krogh: Maa jeg benytte Lejligheden til at sige et Par Ord om Baade med Opdriftsmidler eller — om man vil — Redningsbaade. Som d'Hrr. vil vide, er det jo kun i Skibe uden for indskrænket Fart, at der overhovedet kræves, at nogen Baad skal være forsynet med Opdriftsmidler; det er dog altid noget. Jeg maa tilføje, at jeg véd udmærket godt, at man ikke er tilfreds med Grænserne for den indskrænkede Fart, idet man helst saa, at hele Østersøen laa indenfor dem, men det er altsaa et Spørgsmaal for sig, og hyordan Ministeriet stiller sig paa det Punkt, er jeg ikke bemyndiget til at udtale mig om. Jeg har altid personlig staaet paa det Standpunkt, at jeg vilde finde det rigtigt, at Grænsen udvidedes til at omfatte hele Østersøen. Saa snart vi kommer ud af den indskrænkede Fart, skal Baadene være forsynet med Opdriftsmidler; det er dog lykkedes, for Resten med Vanskelighed, at gennemføre, at der blev lavet en Undtagelsesbestemmelse gældende for Skibe under 100 Reg.-Tons Brutto, idet saadanne Skibe efter Ansøgning kan faa Lov til at nøjes med en Baad, forsynet med den halve Mængde Opdriftsmidler, altsaa kun 5 pCt. Heri ligger altsaa en Indrømmelse, og efter den Praksis, som allerede nu har fæstnet sig indenfor Ministeriet med Hensyn til disse Ansøgninger, kan jeg sige, at naar Skibene er vel holdte, og det er gode Baade, der er Tale om, er det ikke forbundet med egentlig Vanskelighed at opnaa denne Tilladelse, selv om Skibene gaar i endog meget lang Fart. Dertil kommer yderligere en Bestemmelse, som jeg har Indtryk af, at man tillægger nogen Vægt. Naar et saadant Fartøj kan nøjes med Opdriftsmidler svarende til 5 pCt. af Baadens Rumindhold, kan disse anbringes udelukkende som Opdriftsbælter inde i Baaden.

Jeg kommer derefter til Spørgsmaalet om det Materiale, som kan anvendes til Opdriftsmidler. Jeg maa der sige, at det, som staar i de norske Bestemmelser, maa jeg bøje mig for. Der staar, at galvaniseret Jern og Staal kan anvendes. Det har vi ikke kunnet opnaa. Hvorfor kan jeg ikke udrede nøjere; jeg har ikke selv deltaget i de Forhandlinger, som foregik i London, men d'Hrr., som var derovre, kom tilbage med det Resultat, at det var ikke muligt at faa Englænderne med paa det Punkt. Til Støtte herfor tjener ogsaa hvad der udtrykkelig staar i de engelske Bestemmelser: »Zinc is not durable material, and should not be passed; neither should galvanized iron or steel cases be passed for new boats«; d. v. s. akkurat samme Bestemmelse, som vi har, at i Redningsbaade, som indrettes som Redningsbaade, efter at Hovedbekendtgørelsen er traadt i Kraft, maa man ikke anvende galvaniseret Jern eller Staal. Man var ikke heller i Ministeriet helt tilfreds med denne Bestemmelse, fordi det synes ganske indlysende, at i alt Fald hvis selve Baaden var lavet af Jern, maatte det være en Fordel, at Luftkasserne ogsaa var lavet af Jern. D'Hrr. vil dog vide, at der er skaffet en Overgangsbestemmelse, som i alt Fald lemper Fordringen en Stund for de gamle Baade, saa at Overgangen ikke bliver altfor svær. Men altsaa i Fremtiden vil man, saa længe disse Bestemmelser staar i Kraft, ikke kunne anvende galvaniseret Jern eller Staal. Om det muligvis kan blive anderledes, naar man en Gang kommer til ny Forhandlinger med Board of Trade, er ikke godt at vide; det er i alt Fald givet, at man fra dansk Side gerne vil gaa med dertil. Med Hensyn til Spørgsmaalet om Trækasser maa jeg indrømme, at de engelske Bestemmelser indeholder en Tilladelse til at benytte Træ; der staar udtrykkelig, at Kasser lavet af Træ eller Kobber eller Gullmetal eller andet lige

saa varigt Materiale kan anvendes. Man har nu altid herhjemme set med betydelig Skepsis paa det at anvende Træ til Luftkasser, og denne Antagelse ser jeg ogsaa bekræftet ved det, Hr. Skibsbygger Philip Jørgensen udtalte; det vil vistnok være overordentlig vanskeligt for ikke at sige umuligt at lave Luftkasser af Træ, som virkeligt svarer til Formaålet. Men Spørgsmaalet er for saa vidt ikke endelig afgjort. Hvis vi tager Hovedbekendtgørelsen, som den er nu, ser vi, at der er kun Tale om, hvilke Materialer man maa anvende i Redningsbaade, som anskaffes eller indrettes som saadanne, efter at Hovedbekendtgørelsen er traadt i Kraft. Hvis altsaa en Baad var indrettet som Redningsbaad — altsaa med Opdriftsmidler — forinden den Tid, og man hertil havde anvendt Trækasser, kunde man spørge: Bør disse Trækasser kasseres, eller har Skibet Lov at sejle dermed? Spørgsmaalet maa utvivlsomt besvares derhen, at for saa vidt Kasserne ved Eftersynet findes forsvarlige, d. v. s. tætte, maa man lade dem passere. Jeg kan ikke se andet; Hovedsagen er blot, at de skal være forsvarlige. Det vil sige: Stiller en saadan Baad, som er indrettet som Redningsbaad, forinden Hovedbekendtgørelsen traadte i Kraft, med Luftkasser af Træ, og de viser sig at være tætte, kan jeg ikke se, at Synsmændene har Beføjelse til at kassere saadanne Kasser. Sagen er forøvrigt kommet frem for Ministeriet ad anden Vej, og jeg tror at turde sige, at Sandsynligheden taler meget stærkt for, at ogsaa Spørgsmaalet om fremtidig Anvendelse af Trækasser vil blive underkastet nærmere Undersøgelse. Vi har hørt lidt om, hvordan disse Trækasser nu er lavel, desværre ikke saa meget, at jeg kan gaa i Detailler, men vi har hørt saa meget som, at det ikke alene er Træ, man støtter sig til, men Træet er brugt med Dug, som maaske er særlig præpareret; der er i alt Fald truffet særlige Foranstaltninger for at gøre Kasserne tætte. Om de i det lange Løb kan holdes tætte, bliver naturligvis et Spørgsmaal for sig. Men hvis det kan godtgøres, at det lader sig gøre at lave saadanne Kasser og betragte dem paa en saadan Maade, at de virkelig bliver forsvarligt tætte i Længden, kan jeg ikke se, der skulde være noget til Hinder for ogsaa i Fremtiden at anerkende Trækasser som brugeligt Opdriftsmiddel, og jeg tror som sagt at turde sige paa Ministeriets Vegne, at man vil underkaste det Spørgsmaal en nærmere Undersøgelse. Hvis det viser sig, at der ved Hjælp af Trækasser kan laves noget godt og forsvarligt, er der næppe Tvivl om, at man derefter, men ogsaa først derefter, vil anerkende Træ som lige saa varigt og holdbart Materiale som Kobber og Gullmetal til Forfærdigelse af Luftkasser. I denne Forbindelse vil jeg gøre endnu en Bemærkning foranlediget ved Hr. Mægler Hansens Ytring. Hvis der foreligger nogen bestemt Udtalelse fra Værfter eller andre kyndige Folk om Anvendelsen af Trækasser som Opdriftsmiddel, saa synes jeg, at disse Ting burde indsendes til Ministeriet. Det vil være et Materiale, som vil blive taget i Betragtning og komme til Nytte, naar Ministeriet forhaabentlig inden altfor lang Tid kan tage endelig Bestemmelse om, hvordan man skal forholde sig overfor Trækasserne.

Skibbygmester A. Jensen, Svendborg: Med Hensyn til Trækasser i Redningsbaade kan jeg nævne, at jeg har været med til som Synsmand ved et Dampskibssyn at anerkende Trækasser, som var anbragt i Redningsbaade paa en Damper, bygget i Holland. Vi Synsmænd mente os ikke berettiget til at kassere dem. Men efter to eller tre Aars Forløb kom vi igen til at undersøge Skibet, og det viste sig da at de Kasser, som før var blevet anerkendt, nu var kassable efter tre Aars Forløb. De blev

saa erstattet med Metalkasser. Det er min Erfaring med Hensyn til Trækasser anbragt i Redningsbaade.

Mægler H. A. H a n s e n : Skibsreder Carlsen var af den Mening, at vi danske Skibsredere var for føjelige, vi forlangte ikke nok, men tog, hvad der bødes os. Der kan maaske være noget i det, men vi gør det nu alligevel ikke altid, thi ved første Lejlighed her fremkom vi med Indsigelse mod de Anordninger og den Instruks, her er givet. Jeg skal her gøre den Bemærkning, at jeg slutter mig til Fællesrepræsentationens Beklagelse af, at Lovforslaget om Tilsynet ikke — saaledes som det ellers har været Sædvane — er blevet tilsendt Fællesrepræsentationen til Erklæring, thi var det blevet det, tør man gaa ud fra, at vi ikke vilde have faaet saa strenge Bestemmelser, som vi nu har faaet, idet Fællesrepræsentationen som os vel bekendt arbejder praktisk og godt. Man ser af Aarsberetningen for 1909, hvilken Energi den udviser i sit Arbejde. Man maa takke Fællesrepræsentationen derfor og beklage at Ministeriet her har forbigaaet den.

Naar Hr. Kontorchef Krogh udtalte, at vi ikke har kunnet opnaa at faa optaget galvaniserede Jernplader som lovligt Materiale til Redningsbaade, tror jeg nærmest, at vi kan være enige om, at Grunden er den, at de Folk, som blev sendt ud at forhandle med den engelske Regering, ikke har været praktiske nok til at kunne faa gennemført Bestemmelser, som kunde være passende, og som er gennemførte for andre Landes Vedkommende. Norge har kort Tid forud faaet gennemført sin Lov uden denne Indskrænkning. Hvorfor skulde Danmark saa ikke have kunnet det, naar det havde arbejdet paa det. Kontorchef Kroghs Udtalelse om, at det i Følge engelsk Lov ikke er tilladt at benytte galvaniserede Jernplader i ny Baade, er noget ganske nyt for mig. Jeg har ikke kunnet finde noget herom. Jeg har anmodet derovre om de nyeste Oplysninger med Hensyn til dette Spørgsmaal, og de er i Overensstemmelse med, hvad jeg forklarede om de engelske Bestemmelser.

Det er glædeligt at høre, at Spørgsmaalet om at udvide Rammerne for det Materiale, man skulde have Lov til at bruge til Luftkasser, allerede fra anden Side har været fremme i Ministeriet. Efter Hr. Kroghs Udtalelser kan man forvente at ogsaa vi faar samme Rettighed i denne Henseende, som man har andetsteds. Jeg kan ikke tiltræde Skibsbygmester Jørgensens og Hr. Jensens Udtalelser om Trækasser. Jeg har allerede udtalt, at det er ikke givet, at man vil benytte dem, men at de kan laves solide og forsvarlige, tror jeg. Det væsentligste er imidlertid dette — det pointerer jeg — hvorfor skal vi i Danmark ikke have samme Rettighed, som man har i andre Lande?

Jeg har nu nedskrevet Koncepten til et Forslag til Resolution og skal tillade mig at oplæse den:

»Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at arbejde hen til en snarest mulig Ændring af Bekendtgørelsen angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 30. December 1909 § 9 vedrørende Materialet til Luftkasser, saaledes at disse Bestemmelser udvides i Overensstemmelse med de tilsvarende norske, svenske og engelske Bestemmelser« — altsaa at Bestyrelsen arbejder hen til, at vi faar samme Valgfrihed i Henseende til Materialet til Luftkasser, som man har i de andre Lande. Dette er Koncepten, den kan forandres, men jeg anbefaler, at det hovedsagelige bliver bibeholdt.

Med Hensyn til galvaniserede Jernplader skal jeg endnu bemærke, at vi plejer her i vort lille Land at betragte det som et tilstrækkelig solidt Materiale, og man vil nødig bort derfra; særlig holder man ikke af at tvinges bort derfra, naar man i andre Lande ikke har en tilsvarende Tvang.

Der er flere andre Bestemmelser i den danske Lov, som er strengere end de tilsvarende i andre Lande men disse Ting staar ikke paa Dagsordenen, og jeg skal ikke komme ind derpaa. Jeg vil sluttelig udtale Haabet om,

at man, naar der foreligger Forslag til Ændringer, da ikke saaledes som sidste Gang forbigaar Fællesrepræsentationen, men at Forslaget bliver tilsendt den til Erklæring.

Skibbygmester J. P. h. J ø r g e n s e n : Med Hensyn til Trækasserne har jeg forstaaet Hr. Mægler Hansen saaledes, at han mener ikke, at de er saa udmærket gode, men han ønsker, at vi skal have samme Rettigheder, som man har i andre Lande. Vi har lidt erfaret om Trækasser, som har være brugt f. Eks. til Brød, at de ikke har været tætte nok til, at vi har kunnet holde Brød i dem. Vi har gjort alt muligt for at faa dem lufttætte, men jeg har ikke hørt, at det er lykkedes. Naar de stoppes og kalfatres og om muligt beklædes med andre Ting, saa kunde det mulig lade sig udføre, men skal man have den store Udgift og den Ulejlighed — for det maa jo paases ofte at de er forsvarlige — saa vil det vise sig, at vi faar mere Udgift af dem end af Jernkasser.

Hvad angaar den Arbejdsbaad, jeg omtalte, er Fordringerne saa langt ud over de tilsvarende i andre Lande; vi skal præstere en Arbejdsbaad, der omtrent er udstyret som en Redningsbaad. Hr. Kontorchef Krogh undlod at besvare mit Spørgsmaal herom. Jeg synes, det skulde overlades til os selv, hvorledes Arbejdsbaaden skal udrustes. Det er, saa vidt jeg kan forstaa, Ministeriets Konsulent, som stadig arbejder i Retning af at foreskrive os den ene store Udgift efter den anden. Bestændig fordrer der mere. Skal vi bygge et nyt Skib, véd vi næsten ikke, hvordan vi skal forholde os, det bliver ved i en Uendelighed. Naar saa Synsmændene kommer, kan der endda være Mangler paa et eller andet Punkt. Jeg synes, vi skulde arbejde hen til at faa lidt Lettelse med Hensyn til denne Arbejdsbaad.

Skibsreder J. C. C a r l s e n : Vi er for godmodige. Naar Regeringen kommer med en Lov og siger, at England har paatvunget os den, saa lader vi os det byde. Det allerhøjeste, de skulde gaa ind paa, er, hvad England fordrer, men der bliver lagt mere til. Er vi saa ikke for godmodige? Hvorfor har vi fundet os i den Behandling? Vi skulde have gjort Strejke. Hvad vilde de saa have gjort? Skibbygmester Jørgensen har Ret i, at vi ikke bør have Tvangsbestemmelser med Hensyn til Baadene; lad enhver bruge, hvad han vil.

Jeg henstiller, at Resolutionen vedtages, og at vi slutter denne Diskussion.

Kontorchef K r o g h : Jeg beklager, at jeg før glemte at omtale Arbejdsbaaden. Men Hensyn til den opnaaede man dog noget, for i Følge den oprindelige Bestemmelse skulde den findes i Skibe af mindre Størrelse end nu bestemt. Man fik Grænsen for Skibets Størrelse sat op til vistnok netop den Størrelse, som Dansk Sejlskibsrederi-Forening ønskede. Jeg tror, at Grænsen oprindelig var ved 150 Tons, medens Foreningen ønskede, at den skulde være ved 200 Tons, og det fik man saa gennemført. Desuden kommer Arbejdsbaaden kun i Betragtning for Skibe udenfor indskrænket Fart. Desværre maa jeg sige, at der er vist ikke noget at stille op med Hensyn til dette Inventar. Vi kan nemt blive enige om, at det er betænkeligt at belemre Baaden med alt det, der her er nævnt, men jeg véd bestemt, at disse Ting har været forlangt derovre, og der er vel ikke andet at gøre end at acceptere dem. Forøvrigt kan jeg kun sige, at en forstandig Skibsfører klarer sig vel om Bord med Tingene, naar han sejler. Han har vel ikke altid de Ting liggende i den Baad. (S t e m m e r : Det skal vi have.) Det fuldstændige Tilbehør af Aarer og Reserveaarer er all sammen Ting, som det kan være rart at have, men naar Baaden skal bruges til andre Formaal, er det vel ikke saa givet, at netop de Ting i det Øjeblik skal findes om Bord. At de skal være der ved Synet, er en Selvfølge. Der staar i Bekendtgørelsen, at Baade til søgaaende Skibe — d. v. s. Skibe udenfor Kystfart — skal have det og det Inventar, og saa staar der til Slut noget

ekstra om Arbejdsbaade til Skibe udenfor den indskrænkede Fart. De maa vel lægge Mærke til det, for deri ligger, at det er England, som har forlangt det; saa snart vi kommer udenfor den indskrænkede Fart, er vi ikke alene om det, saa er England med, saa kommer vi til de engelske Havne og saa stiller England sine Betingelser for at godkende vore Forhold i det hele. Der staar, at Arbejdsbaaden skal være forsynet med Drivanker, Beholder til Drikkevand, Oljedæmper o. s. v., men i det Øjeblik De kommer ind paa en Red og virkelig skal bruge Baaden som Arbejdsbaad, saa vilde jeg i Deres Sted tage de Ting ud af Baaden. Naar Baaden bliver synet, bliver der naturligvis set efter, at disse Ting er der, men jeg kan ikke se andet end, at naar Føreren skal bruge Baaden paa den og den bestemte Maade, maa han selv sørge for at arrangere sig, saa at Baaden ikke indeholder saa mange Ting, at han ikke kan have de Grejer i den, som han først og fremmest skal bruge ved den bestemte Lejlighed. At Tingene skal være der ved Synet, er der ikke noget at sige til. Det er i alt Fald givet, at England har fastholdt, at alle disse Ting skulde høre til.

Navigationsslærer Christensen, Marstal: Jeg skal ikke komme ind paa Detailler. Jeg vil blot hævde, at det er beklageligt, at man her i Danmark skal paanødes unødvendige Byrder paa vor Sejlskibsflaade. Jeg tror, at hvis Danmark skal bevare sin Sejlskibsflaade, maa det gaa op for Ministeriet og Lovgivningsmagten, at man maa arbejde efter det Princip ikke at paanøde den unødvendige Byrder, men derimod at gøre, hvad man fra Ministeriets og Lovgivningsmagts Side kan for at opretholde og udvikle vor Sejlskibsfart. Hvis ikke, vil vi temmelig sikkert opleve, at vi maaske i Løbet af blot en halv Snes Aar mister den største Part af vor Flaade.

Jeg véd ikke, om det er absolut nødvendigt her at vedtage en Resolution. Man skal være varsom med en Resolution, alle Enkeltheder og Finesser i den skal overvejes nøje. Er den Diskussion, her er ført, ikke tilstrækkelig for Bestyrelsen til, at den paa Grundlag deraf kan tage Sigte paa Opgaven?

Skibsreder Ohlsen, Marstal: Kunde det ikke tænkes, at en Skibsfører, der f. Eks. ligger ude paa Kjøbenhavns Red og gaar i Land derfra uden at være forsynet med de Ting i sin Baad, kunde komme i Forlegenhed i den Anledning?

Kontorchef Krogh: Det vilde han ikke kunne alere af den Grund, at der staar, at disse Fordringer gælder kun for Skibe udenfor den indskrænkede Fart.

Skibsreder Ohlsen: Skibet sejler f. Eks. udenfor indskrænket Fart men kommer til Kjøbenhavns Red, og saa vil man i Land med en Jolle eller Arbejdsbaad, men er man saa ikke forsynet med de Ting, kommer man i Forlegenhed.

Kontorchef Krogh: Kun i det Tilfælde, at man henvender sig i Kjøbenhavn netop for at faa Syn; saa bliver det en anden Sag. Men vi har ikke noget Tilsyn, som gaar om Bord i Skibene til bestemt Tid. Rederen anmelder selv, naar han vil have Syn. Synsmændene kommer jo ikke om Bord af sig selv; men først, naar man kommer og anmelder sit Skib til Syn, vil det blive efterset af Tilsynet, at disse Ting er til Stede.

Hvad specielt angaar det af Hr. Skibsreder Ohlsen omtalte Tilfælde, vilde der selvfølgelig ikke være Mening i, at man, naar man tager en eller to Mand i en Baad for at ro ind til Kjøbenhavn, saa nødvendigvis skulde have alle Aarer og Reserveaarer og hele det øvrige Udstyr med i Baaden.

A. Jensen, Svendborg: Det skulde altsaa være Lovens Mening, at alt dette Tilbehør kun skal være til Stede, naar Synsmændene møder til Synsforretning. Jeg forstaar Loven saaledes, at fra det Øjeblik Skibet er i Funktion, og til evindeligt Tid skal alt dette Tilbehør være til Stede og paa sin Plads. Saaledes maa Loven absolut forstaas. Altsaa naar Arbejdsbaaden kommer i Land, og det

bliver anmeldt, at dens Udrustning ikke er i Overensstemmelse med Lovens Fordringer, og vedkommende Synsmand tilkaldes, saa maa det være Synsmændens Pligt at sige: Den Baad er ikke i Orden, og saa maa Øvrigheden stoppe Skibet, saa længe Baaden ikke er i rigtig Form.

Kontorchef Krogh: Dette er i enhver Henseende en Misforstaaelse. Naturligvis er ethvert Skib pligtigt til at være udrustet med de Ting, som Loven foreskriver, men hvis et saadant Tilfælde skulde indtræffe, at Skibet ligger paa Reden, og en Baad kommer i Land, uden at der er disse Grejer i Baaden, og der kommer Anmeldelse derom, saa vil, hvis der overhovedet bliver gjort noget fra Myndighedernes Side, det eneste, som bliver gjort være det, at man skriver til vedkommende Øvrighed, og beder om at faa tilstillet den sidst afholdte Synsforretning. For saa vidt det derved godtgøres, at Skibet er synet, uden at der er gjort Udsættelse i Anledning af det paagældende Forhold, er Sagen dermed færdig. Jeg forudsætter ganske vist, at Skibet ikke efter Synet har skillt sig af med alt dette Tilbehør. Selvfølgelig maa det altid staa en frit for, naar man skal bruge Baaden til et bestemt Øjemed, da at lade det være i Baaden, som passer netop til det Øjemed. Altsaa naar Skibet er synet, og der ikke er gjort Udsættelse ved dets Tilbehør, er vi dermed ude over den Vanskelighed. I det tænkte Tilfælde vil der absolut ikke opstaa de Følger, som her er fremhævet.

Skibsreder Clausen, Marstal: Med Hensyn til denne Arbejdsbaad, og hvad den skal indeholde, vil jeg bemærke, at naar den kun skal bruges som Arbejdsbaad, kan jeg ikke tænke mig, hvad den skulde bruge Vandanker, Drivanker eller Bølgedæmper til. Det forstaar jeg ikke. Naar den blot har sine Aarer, maa Synsmændene ikke gøre Ophævelser over, at den ikke har disse Ting om Bord. Men naar der er Tale om denne Baad, er der maaske tænkt paa den som en Slags Redningsbaad, man kunde gaa i paa Søen, dersom man synes, at man er for mange til at gaa i den rigtige Redningsbaad.

Skibbygmester J. Ph. Jørgensen: Skibsreder Clausen siger, at der er tænkt paa Arbejdsbaaden som Redningsbaad. Men som saadan kan den slet ikke komme i Betragtning, for vi har Redningsbaade, som er fuldt kvalificerede, som har den fulde Størrelse efter Lovens Bydende til at optage Besætningen, og langt ud over det. Den Redningsbaad, som er almindelig i vore Skibe til 200 Tons, er langt ud over, hvad Loven forlanger. Jeg kunde finde mig i Fordringerne med Hensyn til Arbejdsbaaden, hvis Redningsbaaden ikke kunde optage Besætningen om Bord i Skibet saaledes som Loven byder, men i den Henseende er der ingen Mangler.

Skibsreder Clausen: Nej, det er der ganske vist ikke. Det er rigtigt nok, som Skibbygmester Jørgensen siger, at Redningsbaadene er store nok. Der forlanges nemlig kun, at de skal være 2,85 m³ store. Nu har vi altsaa en Redningsbaad; men Baaden kan være beskadiget, slaet i Stykker. Vi kunde have det Tilfælde, at man er ved at synke, man forsøger at sætte Redningsbaaden over Bord, men den slaas i Stykker; saa har man den anden Baad, og saa kunde der være Tale om at faa Brug for Drivanker, Drikkevandsbeholder o. s. v. Paa den Maade opfatter jeg Sagen.

Dirigenten: Der er stillet to Forslag. Navigationsslærer Christensen har stillet det Forslag, at de Udtalelser, her er faldne skal tages til Efterretning for Bestyrelsen, og Mægler H. A. Hansen har stillet et saalydende Forslag til Resolution:

»Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at arbejde hen til en snarest mulig Ændring af Bekendtgørelsen angaaende nærmere Forskrifter for Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 30. Dec. 1909, § 9 vedrørende Materialet til Luftkasser, saaledes at disse Bestemmelser udvides i Overensstemmelse med de tilsvarende norske, svenske og engelske Bestemmelser.«

Da Hr. Hansens Forslag er det videstgaaende, maa det sættes under Afstemning først.

Men maaske Hr. Christensen kan slutte sig til Forslaget til Resolution?

Navigationsslærer Christensen: Nej.

Dirigenten: Nu maa Diskussionen kun dreje sig om de to Forslag.

Mægler H. A. Hansen: Da vi alle er enige om at de nu omtalte Bestemmelser er utilfredsstillende, mente jeg, at en Resolution vilde have stor Vægt, og har derfor stillet mit Forslag. Imidlertid har Sekretæren nu vist mig et Forslag til en anden Resolution, og paa Betingelse af, at Hr. Navigationsslærer Christensen tager sit Forslag tilbage, tager jeg ogsaa mit Forslag tilbage til Fordel for Sekretærens Forslag til Resolution. Jeg ser nemlig ikke rettere, end at dette Forslag i Hovedsagen gaar ud paa det samme som mit.

Dirigenten: Det af Sekretæren stillede Forslag lyder saaledes:

»Bestyrelsen tager Diskussionen til Efterretning, og Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at have sin Opmærksomhed henvendt paa de drøftede Spørgsmaal med det for Øje at søge de Læmpelser gennemført, som Generalforsamlingen har diskuteret.«

Dette Forslag vedtoges enstemmigt.

(Fortsættes.)

Kjøbenhavn, d. 5. August 1910.

Traadløs Telegrafi. Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab har besluttet sig til at forsyne sine fire under argentinsk Flag farende Dampere med Apparater for traadløs Telegrafi efter Telefunkensystemet. Apparaterne, som bliver sendt til Buenos Aires, har saa stor en Rækkevidde, at Skibene kan holdes i uafbrudt Forbindelse med de faa Stationer, der findes paa den c. 1,400 Sømil lange patagoniske Kyst.

Den traadløse Station Kap Virgenes i Argentina har efter et Telegram, som Republikens Marineminister for kort Tid siden modtog fra en Søofficer, som netop opholdt sig paa Stationen, udvekslet Telegrammer med en tysk Damper, der passerede Evangelistøerne (ved den vestlige Indsejling til Magellansstrædet). Der er nu Forbindelse fra Buenos Aires lige til Ushuaia og Nytaarsøen.

(»Hansa«.)

Kaiser Wilhelm Kanalen. Det er blevet strengt forbudt Lodserne, Skibsførerne og Kanalbestyrelsens Styringsfolk at overskride en Fart af 15 Kilometer i Timen i Kaiser Wilhelm Kanalen. De Steder i denne, hvor der ligger Uddybningsfarløjer, skal passeres med den største Forsigtighed.

(»Hansa«.)

Mytteri om Bord. Kjøbenhavn, 29. Juli. (Ritz. Bur.) Da Skonnerten »Anna« paa Rejse til Hjemstedet Riga fra London med Kul i Dag befandt sig i Nærheden af Kjøbenhavn, gjorde Baadsmænd Mytteri, da han var utilfreds med Kosten om Bord, og truede Kaptajnen paa Livet, idet han tog en Jernstang for at slaa Kaptajnen ned. Kaptajnen afskød derefter et Revolverskud mod Baadsmændens Hoved. I døende Tilstand blev Baadsmændene bragt ind til Toldboden og derfra kørt til Kommunehospitalet. Kaptajnen meldte sig derefter paa Konsulatet for at afgive Forklaring. Efter endt Politiforhør over Mandskabet blev Kaptajnen dimitteret, da det af Forhøret fremgik, at han havde handlet i Nødværge. I Morgen afsejler Skonnerten atter.

Forhyring i Nakskov. I Nakskov er en Post ledig som autoriseret Forhyringsagent. Ansøgninger skal indgives til Ministeriet for Handel og Søfart inden Udgangen af denne Maaned.

Reddede Søfolk. Åhus, 2. August. (Ritz. Bur.) Galeasen »Haabet« af Dragør indkom i Dag hertil med Kaptajnen paa Skonnert »Venners Minde« Friis og 2 Mand af Besætningen, der var bleven optaget fra en Baad i rum Sø, da de havde forladt Skonnerten, der var sprunget læk og sunket 20 eng. Mil SSV. fra Hanø. Skonnerten var paa Rejse fra Karlskrona til Hamburg med Sten.

Tysk Søretsdom.

(Afsagt ved den tyske Rigsret den 29. Januar 1910.)

Et kolliderende Skibs Reder hæfter, hvis hans Skibsbesætning bærer Skylden for Sammenstødet, for Omkostningerne ved Bortfjernelsen af det som Følge af Kollisionen sunkne andet Skib.

Natten mellem 13. og 14. April 1907 blev den firemastede Bark »Wanderer« paasejlet paa Altenbruchs Red af Dampskibet »Gertrud Woermann« og sank. Sammenstødet var foranlediget af »Gertrud Woermann«s Besætning, hvorfor dette Skib ydede Erstatning til Barkens Rederi for den Skade, der var tilføjet Barken og dens Ladning. Da Vraget af Barken var en Hindring for Skibsfarten, fjernede Staten Hamburg, i Følge en mellem Staterne Preussen og Hamburg bestaaende Overenskomst af 1889, Vraget, og gjorde sig først betalt for de deraf flydende Omkostninger af Vragets og dets Ladnings Værdi, hvortil den er berettiget i Følge § 25 i Rigs-Strandingsloven af 17. Maj 1874. Omkostningerne blev imidlertid ikke helt dækket herved, og Staten forlangte derfor Erstatning af Damperen »Gertrud Woermann«s Rederi for Differencen, idet den paaberaabte sig Damperens Besætnings Skyld. Efter den hidtil herskende Retsopfattelse havde der dog ikke nogen saadan Regresret overfor det skyldige Skibs Reder, men Rigsretten (1. Zivilsenal) har ikke desto mindre, ved Dom af 29. Januar 1910, givet Staten Hamburg Medhold.

Af Dommens Præmisses fremhæves følgende: Damperen »Gertrud Woermann«s Rederi er ansvarligt for den ved dets Skibsbesætning forvoldte Skade i Følge §§ 485 og 486 Afsnit 1 Nr. 3, i den tyske Handelslovbog, indenfor Grænserne af den det lovligt paahvilende Erstatningspligt. Hvad denne lovlige Erstatningspligt angaar, maa endvidere i Kollisionstilfælde Forskrifterne i §§ 734—739 i Handelslovbogen tages i Betragtning, der dog kun har den ved Kollisionen forårsagede Beskadigelse af Skib og Ladning for Øje. Disse Beskadigelser har kun paa Grund af deres Vigtighed faaet et særligt Udtryk i det nævnte Lovsted, men deraf følger paa ingen Maade, at Rederiet ikke kan faa Ansvar for andre deraf følgende Skader, derimod bliver for disse de almindelige borgerlige Retsgrundsætninger de afgørende. Her kommer særlig den tyske, borgerlige Lovbogs § 823, Afsnit 2, i Betragtning, hvorefter den, der overtræder en Lov, hvis Hensigt er at beskytte andre, bliver forpligtet til at erstatte andre den Skade, som følger deraf. De internationale Søvejsregler maa anses som en saadan Lov, imod hvilken Damperen »Gertrud Woermann«s Besætning har forset sig. »Gertrud Woermann«s Rederis Erstatningspligt overfor den hamburgske Stat er altsaa begrundet i § 823, Afsnit

2. Omfanget af dette Ansvar fremgaar af Handelslovbogens §§ 485 og 486, Afsnit I Nr. 3. Det vil sige, Rederiet har at indestaa med Skib og Fragt for sin Skibsbesætnings Fejl.

Af denne Dom drager Internationaler Transport Ver-
sicherungs-Verband følgende Slutninger:

1. Naar det skyldige Skibs Reder allerede er gjort ansvarlig af det sunkne Skibs Reder og dettes Ladnings-
ejere, saa hæfter han kun for saa vidt for Omkostningerne ved Bortfjærnelsen af Vraget, som Værdien af Skib og Fragt ikke allerede er beslaglagt af det sunkne Skibs Reder og dets Ladningsejere. Et personligt Ansvar for Rederen med hans hele Formue indtræder kun da, naar man kan tilskrive ham selv eller hans forretningsmæssige Repræsentant Skylden for Kollisionen.

2. For Rederen følger af det Ansvar han har for Omkostningerne ved Bortfjærnelsen af Vraget Nødvendigheden af at sikre sig imod denne Risiko. I det Tilfælde, at Skibet er sunket som Følge af en Kollision, maa Kasko- og Fragtassurandørerne, i Følge § 830 Nr. 7 i Handelslovbogen og § 69 Nr. 7 i de almindelige Sø-For-
sikringsbetingelser af 1867, indestaa for den skyldige Reders Forpligtelse til at afholde Omkostningerne ved Bortfjærnelsen af Vraget. I andre Tilfælde derimod, f. Eks. naar et bugseret Skib som Følge af Fejl fra Besætnings Side paa Slæbedamperen er kommet paa Grund, er Rederen nu for Tiden ikke dækket af den sædvanlige Kasko-
Police, men kan kun blive det ved en særlig Forsikring.

3. Uafgjort er endnu Spørgsmaalet om, hvor vidt-
rækkende den skyldige Reders Ansvar er. Kaiser Wil-
helm-Kanalens Bestyrelse har f. Eks. i ét Tilfælde ikke alene forlangt Erstatning for de Omkostninger, som op-
stod ved Bortfjærnelsen af Vraget, men desuden Erstat-
ning for de Omkostninger, der paaløb for at opretholde
Trafiken i Kanalen under et Skibs Grundstødning ved at
udgrave en midlertidig Rende.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for August Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykfor-
holdene viser i August, ligesom i Juli, kun ringe Forskel
for de forskellige Egenes Vedkommende; mellem det høje
Tryk ved Azorerne og det lave Tryk i Omegnen af Is-
land er Forskellen gennemsnitlig kun 12 mm. August er
sædvanligvis derfor en meget rolig Maaned og for Rej-
ser til New-York vel endog en af de gunstigste, idet
Taagehyppigheden tillige lager noget af. Østlige Vinde
er nu ikke sjældne særlig mellem Lizard og 25° V. Lgd.
N. Ø. Passaten naar i August længst mod Nord; alle-
rede ved den portugisiske Kyst træffer man passatagtige
Nordenvinde. Øst for Madeira er Passaten nu for det
meste noget kraftigere end Vest for Øen, men længere
mod Syd forsvinder denne Forskel. Paa Sejskibiruten
ligger Sydgænsen for NØ. Passaten nu gennemsnit-
lig paa 14,5° N. Br. og SV. Monsunens Nordgrænse paa
11,7° N. Br. SØ. Passaten bøjer uden nogen tydelig
Grænse over i SV. Monsunen paa c. 5° N. Br.

Storme er endnu sjældnere end i Juli; kun Sydøst
for New Foundlands Bankerne forekommer mer end 5
pCt. Syd for en Linie fra Kap Finisterre over Azorerne
til Florida forekommer ingen Storme, naar bortses fra
de tropiske Orkaner.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene
1885—1896 faldt 16 (21 pCt.) i August Maaned. Ogsaa

i Egnene omkring de Kap Verdiske Øer forekommer Or-
kaner, hvorimod der ikke findes Efterretninger om saa-
danne fra 35° til 55° V. Lgd.

Taaage. Størst Sandsynlighed for at træffe Taage
paa New York Ruten (50 pCt. og over) har man paa
45°—50° V. Lgd., allsaa ved Østranden af Bankerne, hvor
man finder de laveste Vandtemperaturer umiddelbart ved
Siden af Golfstrømmens varme Vand. Paa selve Banker-
ne er Taagen slet ikke saa hyppig; man regner her og
ved Sydkysten af Ny Skotland med en Taagehyppighed
af c. 25 pCt. Ved Cabot Strædet er Hyppigheden sand-
synligvis under 20 pCt.

Syd for 40° N. Brd. findes næsten ikke Taage paa
Oceanet, dog med Undtagelse af Kysten ved Kap Hatte-
ras. Diset Luft i Passaten paa Afrikasiden træffes hyp-
pigst i Omegnen af de Kap Verdiske Øer.

Is. Den gennemsnitlige Sydgrænse for Drivisen
overskrider i normale Aar i August næppe Kap Races
Bredde.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af
de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 18. Juli, at der
er set talrige Isbjerger i Belle Isles Strædet og navnlig Øst
derfor. Paa New Foundlandsbankerne, Øst for New
Foundland, er der set flere Isbjerger, dog færre end i for-
rige Maaned og kun Nord for 46° N. Br.

To Nordsøhavne.

Konkurrencen mellem belgiske og hollandske Nord-
søhavne er blevet overordentlig skarp, især paa Kornind-
førselens Omraade, skriver »Hamb. Nachrichten«. Ant-
werpen har længe kunnet hævde Forrangen, men er siden
1908 blevet overfløjet af Rotterdam. Her steg Tallet for
Kornindførselen til c. 2,7 Millioner Tons, medens Ind-
førselen for samme Aar til Antwerpen var c. 30,000
Tons mindre. Udviklingen har taget denne Retning
til Gunst for den hollandske Nordsøhavn, fordi der i Rot-
terdam med den største Energi er blevet anskaffet over-
ordentlig hensigtsmæssige Indretninger for Havnetrafiken,
især for Losning og Lastning af Skibe. (Til disse Forhold
henvises der i et Værk af van Hyssenhaven om Korn-
markedet i Antwerpen). Den hollandske Regering har
samvirket med Rotterdams lokale Myndigheder for at
kunne bringe Skibenes Ophold i denne Havn ned til det
mindst mulige. De Rederier, som beskæftiger sig med
den oversøiske Kornforretning, har meget hurtigt op-
daget de Fordele, som Rotterdam kunde byde dem, og
har mere og mere knyttet deres Forretninger til den hol-
landske Havn. Tilvisse har Antwerpen ogsaa gennem-
gaaet en overordentlig stærk Udvikling med Hensyn til
sin Kornforretning, en Udvikling, som, naar man følger
den tilbage til Midten af forrige Aarhundrede, tydelig vi-
ser, hvor stærkt Mellemvropas Befolkning er vokset si-
den da, og hvor lidt Landbruget i de Stater, som her
kommer i Betragtning, har været i Stand til at dække
det stærkt stigende Forbrug af Brødkorn, som denne Be-
folkningstilvækst har krævet, ved egen Produktion.

Antwerpen havde i Tiaaret 1851—1860 en gennem-
snitlig Kornindførsel af 193,000 Tons om Aaret, i Ti-
aaret 1871—1880 blev Aarsgennemsnittet 845,000 Tons,
for 1891—1900 blev det allerede To Millioner Tons og
i Tiaaret 1901—1910 er der som Aarsgennemsnit blevet
indført c. 2¼ Millioner Tons over Antwerpen. I de
andre store Nordsøhavne som Hamburg, London, Rotter-

dam og Liverpool er Kornindførselen ligeledes steget meget betydeligt. Denne stærke Vækst af Kornindførselen yder jo som sagt en god Maalestok for Udviklingen af Befolkningsforholdene og tillige for den forøgede Efter-spørgsel efter Korn, som har været en Følge af disse.

Fragtmarkedet.

Den væsentligste Forandring i den forløbne Uge er, at La Plata Markedet ved et stærkt Begær, særlig efter prompt Tonnage, gik omkring 2/ i Vejret, idet der sluttedes fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet indtil 14/6 O. C. (\div 6 d. direkte Havn) pr. Juli/5. August, 12/6 à 13/6 pr. 10./31. August, 11/3 à 12/6 pr. September, saaledes at der betjales mest for de mest prompte Positioner, endvidere 10/6 pr. Oktober. Der er sluttet flere Hundrede Tusinde Tons og selvfølgelig stiver dette Markedet af. Nordamerika viser ogsaa Fasthed, men Befragtingernes Antal er ringe. Derimod har der været fragtet livligere fra Sortehavet, Azow etc. til lidt højere Rater. I andre Retninger ligger de hjemgaaende Markeder saa temmelig uforandret, og for Kulfragternes Vedkommende holder de sig gennemgaaende ogsaa paa omtrent forrige Uges Niveau.

Havarier og Forlis.

Kathinka, Galease af Marstal, er d. 3. ds. udfor Kastrop blevet oversejlet af norsk Dampner »Hugin«. Kaptajnen og Bedstemanden blev oplisket af en dansk Torpedobaad. »Hugin« fortsatte sin Rejse til Rotterdam.

Fra Sø og Land.

Danmarks samlede Grænselinie er 951 geogr. Mil, hvoraf 13½ Mil er Rigsgrænsen mod Syd.

Inden for en Omkreds af 951 Mil kunde et Areal af omtrent 72,000 geogr. □ Mil, rummes, med andre Ord et Landomraade, der næsten er saa stort som det evropæiske Rusland, vel at mærke under den Forudsætning, at Landet havde nøjagtig Form af en Cirkelflade.

I Danmark ligger næsten de fire Femtedele af Byerne, men kun omtrent to Femtedele af Landsognene umiddelbart ved Søen; kun 17 Byer, men 1,041 Sogne er uden Kystlinie.

Folketallet i Danmark den 1. Juli 1910 kan paa Grundlag af Oplysningerne om Fødsler, Dødsfald og Udvandring anslaaes til 2,726,000. Den 1. Juli 1909 var Folketallet 2,692,000; det er altsaa i det sidste Aar vokset med 34,000 eller 1¼ pCt. Aaret forud var Befolkningstilvæksten ligeledes omtrent 1¼ pCt., medens Folketallet i Perioden 1901—08 gennemsnitlig kun forøgedes med 1/10 pCt. aarlig. Befolkningen synes saaledes i de senere Aar at være tiltaget i noget stærkere Grad end i de første Aar af Aarhundredet.

Sveriges Folketal. I Følge den af det statistiske Centralbureau i Stockholm foretagne Opgørelse udgjorde Sveriges Folkemængde den 31. December 1909 c. 5,476,000 Mennesker.

Norges Folkemængde den 1. April 1910 er af det statistiske Centralbureau i Kristiania beregnet til 2,375,000 Indbyggere.

(Statistiske Efterretninger).

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem »Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau« ved Charles Hvilsom er i disse Dage 3/m. Skonnert »Urda« af Esbjerg blevet solgt til Portugal. Skibet, der er bygget i Odense 1892, blev kobbret 1909 og maaler 147 Netto Reg.-Tons.

Gennem samme Firma er 3/m. Motor-Skonnert »Olaf Petersen«, bygget i Marstal 1907, solgt til A/S. Ørum & Wulf, hersteds, for en Købesum af Kr. 18,500.

Protest

imod

Bestyrelsen for The Stevedores Federation of Finland.

Paa et Bestyrelsesmøde i The Stevedores Federation of Finland den 20. Juli d. A., har dennes Medlemmer, d'Hrr. F. V. Laine, A. D. Hårdh, A. E. Ericson og Ch. Wahlroos, egenmægtigt og imod min udtrykkelig udtalte Vilje opkastet sig til Dommer i et absolut frit Konkurrencespørgsmaal mellem mig, Ljungqvist, og Købmand A. Veltheim, og derefter afsagt en Slags Dom, samt udtalt en Trusel om, at dersom jeg, Ljungqvist, ikke underkaster mig Dommen, vil jeg blive ekskluderet af Foreningen.

Da jeg ikke i Henhold til Federationens Love er skyldig at underkaste mig denne Dom, og Bestyrelsen ikke kan ekskludere mig, og da de nævnte Herrer heller ikke er antaget til Voldgiftsdommere af mig, saa maa jeg hermed protestere imod deres egenmægtige Handlemaade, og idet jeg frakender nævnte Dom enhver Betydning, forbeholder jeg mig at gøre Ansvar gældende mod d'Hrr. Laine, Hårdh, Ericson og Wahlroos for al den Skade, som deres egenmægtige Handlemaade kan volde mig.

Gustaf Hambergs Successor,

Indehaver: Aug. Ljungqvist,

Medlem af The Stevedores Federation of Finland, engelsk og hollandsk Vicekonsul, Finland, Lovisa.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfoilo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 4./8. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./7. — Algarve, Borries, ank. Petersborg 3./8. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 1./8. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 3./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 19./7. til Boston. — Arno, Strubberg, pass. Dartmouth 1./8. hertil. — Aurora, Fischer, ank. hertil 1./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 31./7. — Beira, Lunge, ank. Nordmaling 31./7. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 2./8. til Tarragona. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 1./8. — Dagmar, Bøgvad, pass. Gibraltar 31./7. for Tarragona. — Douro, Soeberg, afg. Petersborg 1./8. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 1./8. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. London 31./7. — Garonne, Kromann, ank. hertil 2./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 27./7. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 26./7. — Hengest, Munk, afg. herfra 2./8. til Riga. — Hjelm, Kyllsbach, oplagt. — I. P. Jacobsen, afg. Dartmouth 3./8. hertil. — Jolantha, Simonsen, pass. Holtenau 2./8. for Königsberg. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 26./7. — Kentucky, afg. Kristiania 3./8. til Boston. — Kiew, Jørgensen,

(Fortsættes Side 485.)

1624. Tønder flyttet. Eider. I Eider har Farvandet Ø. for Fyrskibet »Eider-galiot« forandret sig. Afmærkningen er flyttet efter Farvandet. Forsigtighed ved Besøjningen er nødvendig.

1625. Fyrskibet »Geniusbank« after udlagt. **Innenjæde.** **Jæde.** Fyrskibet »Geniusbank« er after udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1388. Kjøbenhavn 1910.)

1626. Dybde, Bocht van Watum. **Ems, Holland.** I Farvandet i Bocht van Watum er der 3,4 m Vand. V. for den røde Væger F.E.a dannes der sig et nyt Løb, der endnu er smalt, men hvori den mindste Dybde er 6 m.

1627. Midlertidig Lystønde inddraget. **Inschot, Zuidterzee.** Den i Inschot midlertidig udlagte Lystønde er inddraget. 53° 13' N. Br. 5° 8', 0. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1507. Kjøbenhavn 1910.)

1628. Tønde flyttet. **Scheurrak, Zuidterzee.** I Scheurrak er Spidstønde Nr. 3 flyttet og ligger nu i 4,2 m Vand, paa 53° 4' 26" N. Br. 5° 4' 29" Ø. Lgd.

1629. Vrag borttaget. **Lemmer, Zuidterzee.** Mudtermaskinen, som var sunket i Nærheden af Lemmer, er optaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1562. Kjøbenhavn 1910.)

1630. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet. **Thorntombank.** Lys- og Fløjtetønden Thorntombank, som ligger paa 51° 34', 0 N. Br. 3° 1', 0. Lgd., er midlertidig inddraget.

1631. Undervands Taagesignal. **Fyrskibene »Cross Sand«** og »**Sunk«**. **Eng-land.** Omtrent den 9de August 1910 anbringes Undervands-Klokker paa følgende Fyrskibe:

»Cross Sand«. Paa Klokken slaas seks hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af 15 Sek. Pause. 52° 38', 2 N. Br. 1° 54', 2 Ø. Lgd.

»Sunk«. Paa Klokken slaas fem hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af 10 Sek. Pause. 51° 50', 7 N. Br. 1° 30', 2 Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1632. Grund tiltaget. **Newsham Booth Ledefyrline.** **River Humber.** I Humber er der paa en lille Pule kun 4,5 m Vand, 9/4 Klh N. 65° Ø. fra New Inn i North Killingholme, og i N. 5° Ø. fra Killingholme høje Fyr. New Inn: 53° 40' N. Br. 0° 14', 3 V. Lgd. Pullens Ø.-Kant ligger i Ledelinien. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1564. Kjøbenhavn 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1633. Midlertidig Belysning. **Dieppe, Frankrig.** Det røde, faste Fyr paa det lille Molehovd S. for den Ø-lige Bølgebrøder ved Dieppe Havn skal formørkes fra N. 42° V. til Kysten V. for Dreppes. Arbejderne paa V.-Molen skal belyses med fire hvide, elektriske Lys, lodret for hinanden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 866. Kjøbenhavn 1910.)

1634. Lystønde inddraget. **Havre.** Den røde Lystønde, der viser grønt, fast Lys, og midlertidig laa ud for den gamle S.-Mole i Havre Havn, er inddraget, da Molen nu er borttaget. 49° 29' 5" N. Br. 0° 6' 25" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 788. Kjøbenhavn 1909.)

1635. Indløb lukkes midlertidig. **Dover, England.** Den 13de August 1910 lukkes det V-lige Indløb til Dover Harbour om Dagen fra Kl. 4 1/2 Fm. til Kl. 7 1/2 Em. i et Tidrum af fire Dage. Da Dykkere derefter i nogle Dage arbejder i Indløbet, maa den største Forsigtighed ved Besøjningen anvendes.

Medens Løbet er lukket, gives intet Taagesignal fra Detached Mole V.-Ende, men ved det Ø-lige Indløb gives midlertidig Taagesignal, paa S.-Enden af den Ø-lige Arm, med Klokke, hvorpaa hver Minut slaas Tre-Slag, og paa Ø-Enden af Detached Mole med Taagefløjte, der giver to Stød hvert af 4 Sek. Varighed hver 30 Sek.

Havnesignalerne gives fra Yderenden af den Ø-lige Arm. Tre røde Balloner, lodret for hinanden, vises fra Admiralty Pier, saa længe det V-lige Indløb er lukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1472. Kjøbenhavn 1910.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningserne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1609. Baaker forandret. **Korsholm.** Indløbet til Limfjorden. **Kattegat.** Korsholm Baaker er nu forandret. Den Ø-lige Baake har ingen Topbetegnelse. Den V-lige Baake har en Kugleballon paa Toppen. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, Side 138, 139 og 140. Sem.-Fort., Side 37.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1224. Kjøbenhavn 1910.)

1610. Lystønden »Nordre-Flint« og **Klokketønden »Søndre-Flint«** udlagt. **Sundet.** Lystønden »Nordre-Flint« og Klokketønden »Søndre-Flint« er udlagt paa Station.

1611. Forandring af Taagesignal. **Korsør.** **Store-Bælt.** Omtrent den 12te August 1910 ombyttes Taagesignalet med Klokke paa Bølgebrøderen uden for Korsør Havn med et Signal med Sirene, der giver Et-Stød hver 1/2 Minut. Under Forandringen kan intet Taagesignal gives i c. 3 Dage. (Danske Lods, Side 314. Havne-Lods, Side 74. Fyr-Fort., Nr. 246.)

1612. Fiskerfyr tændt. **Getehave.** **Skjelsør-Fjord.** **Smaalands-Farvandet.** Paa hver af de to Baaker paa Gedehave, ved Indløbet til Skjelsør Fjord, er tændt en rød Lanterne, c. 160 m fra hinanden. Flammens Højde: 5, m og 4 m. De lysers fra VSV. geunem N. og Ø. til ØSØ. Brændetid: 1. Ang.—1. Novb. (Kort Nr. 162, 163 og 165. Danske Lods, Side 511. Fyr-Fort. Nr. 452 A.)

1613. Dybde i Havn. **Kolding.** **Lille-Bælt.** I den S-lige Del af Svajebassinet i Kolding Havn er der nu Bolværk og Dybden i denne Del af Havnen er 7,0 m. (Kort Nr. 117 og 223. Danske Lods, Side 364. Havne-Lods, Side 71.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1373. Kjøbenhavn 1910.)

1614. Pule fundet. **Vester-Løb.** **Isefjord Munding.** **Isefjord.** Omtrent midt i den gravede Rende i Vester-Løb er fundet en Pule med 3,0 m Vand, c. 160 m NV. for den S-lige Halmpræk paa Tærskelen. 55° 57', 0 N. Br. 11° 48', 0 Ø. Lgd. Det tilraades Skibe, der stikker over 2,5 m, at holde den V-lige Del af Renden nærmest Risprykkerne. (Kort Nr. 151. Danske Lods, Side 492.)

1615. Fyr tændt. **Portland.** **Island S.-Kyst.** Den 1ste August 1910 er paa Portland tændt et hvidt Lyfnyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 115 m. Synsviddens og Lysevnen: 16 Sm. Linseapparat af 3die Orden. Det vises fra et rødt, 10 m højt Jernstativ. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Der er ingen fast Vagt ved Fyret. 63° 24' 5" N. Br. 19° 5' 38" V. Lgd. (Kort Nr. 59, 114, 147, 198 og 225. Islandske Lods, Side 143. Fyr-Fort. Nr. 541 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 424. Kjøbenhavn 1910.)

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1616. Fyr forandret. Soderhäll. Landsortsløden. Stockholm Skergeråd. Sverrig. Soderhäll Fyr er nu forandret til et Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Flammens Højde: 5 m. Lyset er grønt fra N. 21° Ø. til N. 35 3/4° Ø., hvidt fra N. 35 3/4° Ø. til N. 39° Ø., rødt fra N. 39° Ø. til N. 62° Ø., hvidt, loftværket fra N. 62° Ø. gennem Ø. og S. til S. 5° V., grønt fra S. 5° V. til S. 34 1/2° V., hvidt fra S. 34 1/2° V. til S. 40° V., rødt fra S. 40° V. til S. 64° V. Lysevnen: 9 Sm. for hvidt, 6 Sm. for rødt og 5 Sm. for grønt Lys. Hvidt, oftekantet Fyrhus. Linse-apparat af 4de Orden. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 283. Kjøbenhavn 1910.)

1617. Taagesignal. Kaskø (Skjælggrund) og Søbshkær. Botniske Bugt. Finland. Ved Kaskø og Søbshkær Fyr gives nu Taagesignal med To-Knald hver 15 Minutter.

1618. Fyr tændt. Midden. Kurisches Haff. Tyskland. Den 1ste August 1910 tændes ved Midden et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7 m. Synsviddet: 5 Sm. Holdt overet med Midden hvide Blinkfyr i N. 74° V., angiver det Indløbet til Nidden Haven. Det brænder saa længe Skibslarten er i Gang. 55° 18' 1" N. Br. 21° 1' 8" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

1619. Fyr forandret. Heisternest. Hela. Den 1ste August 1910 tændes Heisternest nye Fyr. Det er et hvidt Lytfyr, der hver 9 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 6 Sek., Flammens Højde: 38 m. Synsviddet og Lysevne: 16 Sm. 54° 39' 7" N. Br. 18° 47' 8" Ø. Lgd. Samtidig slukkes det midtertidige, røde, faste Fyr.

Nat-Stormvarningskoden ved Putziger Heisternest gives atter. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1281. Kjøbenhavn 1910.)

1620. Lystønde udlagt. Kiøler Hæfen. Kiøler Hæfen. I Kiøler Hæfen er atter udlagt til Forsøg en Lystønde, der viser hvidt Fire-Lyn hver 10 Sek., Ø. for Farvandsstanden Kiøler 7. 54° 22' 24" N. Br. 10° 11' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfartende« Nr. 1171. Kjøbenhavn 1910.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1621. Forandring af Fyrlamper. Norge. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes:

Nævernes. Lyset er hvidt fra S. 4° V., fri V. om Holmen og Klubbkjeret, til S. 8° V. fri Ø. om Heggelønnen, grønt derfra gennem V. til N. 47° V., fri N. om Drogseerne og L. m Baagen ved Næveriklandet, hvidt derfra til N. 37° V., fri V. om Mortens og Buu, rødt derfra gennem N. til N. 69° Ø., hvidt derfra til N. 76° Ø., fri N. om Klubbkjer og fri N. om det Søndre Land i Stor-Berja. I øvrigt uforandret.

Borgskjær. Den grønne Vinkel over Sotgrundene er udvidet mod Ø. til N. 64° Ø., fri S. om Speltareren. I øvrigt uforandret.

Fingløen. Lyset er rødt fra S. 69° Ø., fri S. om Ertneskjær, gennem Ø. til N. 63° Ø., fri N. om Røsseskjærene. I øvrigt uforandret.

Silskjær, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 5 m. Lyset er rødt fra S. 9° V. til S. 20° V., fri Ø. om Leiskjærnaen, hvidt derfra gennem S. til S. 11° Ø., fri V. om Indbrettingskaenen, grønt derfra gennem Ø. og N. til N. 8° V., fri V. om Andersdræget, hvidt derfra til N. 16° V., fri Ø. om Skipperskjærene, rødt derfra til N. 27° V. I øvrigt uforandret.

Klingenberg, er flyttet til Skerret ved V. Pjarten af Øen og viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 5 m. Lyset er hvidt fra N. 48° Ø., fri N. om Stængerne inde i Havnen, gennem N. til N. 36° V., fri Ø. om Bottneset, rødt derfra gennem V. til S. 57° V., fri S. om Brandødræget, hvidt derfra gennem S. til S. 55° Ø., fri S. om Skalskjærene, rødt derfra til S. 86° Ø.

Risvær, viser rødt Lys fra N. 75° V. gennem V. til S. 81° V., Kanten af Grundten N. for Sollilholmen, grønt derfra til den gamle Grænse S. 73° V., samt grønt fra N. 67° Ø. til N. 72° Ø., midt i Sundet mellem Væderne og Svellingen, i øvrigt uforandret.

Skaarvaag. Lyset er grønt fra Indsejlingen til Skaarvaag gennem Ø. og S. til S. 5° V., fri V. om Øiskallen, hvidt derfra til S. 8° V., fri Ø. om Flatiolmskallen, rødt derfra til S. 52° V., fri N. om Gøttingeskallen, denne franske gaar i S. Kant af Brejgrundten, grønt derfra gennem V. til N. 83° V., fri N. om Nordhaen og S. om Nordre Vædenskallen, rødt derfra til N. 32° V., fri Ø. om Grundten fra Klakken og V. om Hærløden, grønt derfra til ind paa Bergøden. I øvrigt uforandret.

Aasandford. Lyset er grønt fra S. 9° V. til S. 37° V., fri V. om Seitaagskallen, hvidt derfra til S. 40° V., fri Ø. om Vikanfæaa, rødt derfra til S. 57° V., fri N. om Klakken, hvidt derfra til S. 63° V., fri S. om Boltskjær, grønt derfra gennem V. til N. 58° V., fri N. om 6 m Aasandgrund, hvidt derfra til N. 43° V., fri V. om Glimningen, rødt derfra til N. 25° V., fri V. om Dræget, grønt derfra gennem N. til N. 64° Ø., fri N. om Kodskejær, rødt derfra til N. 87° Ø., netop fri S. om Gjøhammeren, hvidt derfra til S. 89° Ø., fri N. om Høversand, grønt derfra til c. S. 73° Ø.

Jæva, viser Lys med Formørkelser. Flammens Højde: 7 m. Lyset er rødt fra N. 54° Ø. til N. 14° Ø., fri V. om Myrskjærene, grønt derfra gennem N. til N. 14° V., fri V. om Anværbæne, hvidt derfra til N. 19° V., fri Ø. om Nordvoren, rødt derfra til N. 37° V., fri Ø. om Brusfløene, grønt derfra gennem V. og S. til S. 1° Ø., fri Ø. om Feldgrimsstabaenen, hvidt derfra til S. 69° Ø., fri S. om Sandvikfln.

Rolnesholmen, viser grønt Lys fra N. 68° V., midt i Løbet mellem Store Bogla og Kalven, gennem V. til S. 64° V., fri S. om Langgrundten og fri N. om Klørlønggrundten, samt rødt Lys fra S. 39° V., fri V. om Taakehaen gennem S. til S. 43° Ø., fri Ø. om Skjærgællen ved Lovik, i øvrigt uforandret.

Sandsund. Der er anbragt en grøn Vinkel fra S. 54° Ø., fri S. om Steingrundten, til S. 47° Ø., fri N. om Store Dvna, derfra rødt til S. 25° Ø. I øvrigt uforandret.

Senholmen. Der er anbragt en grøn Vinkel fra Lysevgrønsen S. 74° Ø. til S. 50° Ø., fri S. om Vaskindskejær. I øvrigt uforandret.

Havn, i Søntjen, viser grønt Lys fra S. 77° V. til den nuværende Grænse S. 86° V., grønt Lys fra N. 54° V. gennem N. til N. 53° Ø., den NØ-ligste Indsejling til Havnen, og rødt derfra til N. 68° Ø., i øvrigt uforandret.

Flintøden, viser grønt Lys fra N. 16° V. gennem N. til N. 33° Ø., fri Ø. om Kiholmsnaget, i øvrigt uforandret.

1622. Forandring af Fyrlamper. Følgende Fyrlamper er forandret saaledes: Helbergøen, viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 28° V. fri Ø. om Grønstabaen, til S. 21° V., fri V. om Tyren, rødt derfra gennem S. og Ø. til N. 45° Ø., fri V. om Sylskjærene, hvidt derfra til N. 37° Ø., fri Ø. om Hattøden, grønt derfra gennem N. til N. 23° V., fri V. om Sandstøren og Bjørnholmene, rødt derfra til N. 35° V., fri Ø. om Hølleteren. I øvrigt uforandret.

Sønstørt, viser Lys med Formørkelser. Lyset er udvidet mod Ø. saaledes: grønt fra den tidligere Lysevgrøns S. 4° V. gennem S. til S. 80° Ø., fri N. om Farsholmen, hvidt derfra til Ø., fri S. om Hornneset, rødt derfra til N. 85° Ø. I øvrigt uforandret.

Hustadsund, viser Lys med Formørkelser. Lyset er hvidt fra S. 3° Ø., fri V. om Engløene, gennem S. til S. 7° V., fri Ø. om Sandnes, Femris, (som før), rødt derfra til S. 44° V., fri V. om Røsseskjærene, (som før), hvidt derfra gennem V. til N. 16° V., fri V. om Slanglønnen, grønt derfra gennem N. til N. 15° Ø., fri Ø. om Langlønnen, hvidt derfra til N. 24° Ø., fri V. om Maarnesskægen, rødt derfra til N. 31° Ø., ind paa Sandhornne. I øvrigt uforandret.

1623. Forandring i Afmærkning. Sildøehavet. Tyskland. I Sildøehavet er den røde Spirtpønde B flyttet til 54° 19' 48" N. Br. 7° 27' 12" Ø. Lgd. Mellem Tanderne B og C er udlagt en Spirtpønde B a i 9 m Vand, paa 54° 30' 30" N. Br. 7° 29' 30" Ø. Lgd.

1636. Undervands Taagsignal. Fyrskitene »Breaksea« og »Morecambe Bay«, England V.-Kyst. Omtrent den 9de August 1910 anbringes Undervands-Klokker paa følgende Fyrskibe:
»Breaksea«. Paa Klokken slaas tre hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af 10 Sek. Pause. 51° 20' N. Br. 3° 17' V. Lgd.
»Morecambe Bay«. Paa Klokken slaas fire hurtig paa hinanden følgende Slag, fulgt af 10 Sek. Pause. 53° 54' N. Br. 3° 30' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1637. Tandens Plads. Bajo Pedrito. Bajo Buron. Coruna. Spanien. Den røde Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys, ved Bajo Pedrito, ligger i 23 m Vand, 150 m NØ. for Bajo Buron, fra Hercules Taarn i S. 54° Ø., og fra Fyret paa Castille de San Anton i N. 36° Ø.

1638. Fyr tændt. May Islets. Gulf of St. Lawrence. Canada. Paa Toppen af den Ø.-ligste Øe af May Islets er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 16 m. Synsviddens: 12 Sm. Hvidt, ottekantet, 7 m højt Fyrhus. 49° 56' 10" N. Br. 66° 57' 15" V. Lgd.

1639. Ledefyr tændt. Moisie River. Golf of St. Lawrence. Ved Mundingen af Moisie River er tændt to Par røde, faste Ledefyr.
Fyret i det første Par staar paa Mundingens V.-Side. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 7 Sm. 50° 11' 55" N. Br. 66° 4' 45" V. Lgd. Bagfyret staar c. 95 m N. 81° V. fra Fyret. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 8 Sm. Fyret i det andet Par staar paa Pynton paa Mundingens Ø.-Side. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 6 Sm. 50° 12' 18" N. Br. 66° 3' 55" V. Lgd. Bagfyret staar c. 60 m N. 14° Ø. fra Fyret. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 7 Sm.

For Indgaende holdes den første Fyrline, til man kommer i den anden, hvor- efter denne holdes. Fyrene flyttes, eftersom Farvandet forandrer sig.

1640. Nyt Fyrhus. Cape East. Saguenay River. Saguenay River Fyrhus er ombygget med et nyt, hvidt, 10 m højt Fyrtaarn med rødt Tag, som staar paa det gamle Plads. Fyret er et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 23 m. Synsviddens: 14 Sm. Linsesapparat af 6te Orden.

1641. Ledefyr tændt. Godbout. River St. Lawrence. To røde, faste Ledefyr er tændt c. ½ Sm. Ø. for Mundingen af Godbout River. Fyret staar paa 49° 19' 4" N. Br. 67° 35' 33" V. Lgd. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 7 Sm. 5 m høj Fyrpæl. Bagfyret staar 100 m N. 74° V. fra Fyret. Flammens Højde: 17 m. Synsviddens: 8 Sm. 9 m høj Fyrpæl.

1642. Fyrs Plads. Petit Rocher. Chaleur Bay. New Brunswick. Petit Rocher Fyr staar ikke paa Elm Tree Point, men paa N.-Siden af Mundingen til Elm Tree River, i Bunden af Bugten mellem Elm Tree Point og Limestone Point, c. 760 m N. for Elm Tree Point. 47° 48' 29" N. Br. 65° 43' 13" V. Lgd.

1643. Klokketønde udlagt. Casumpeque Harbour. Prince Edwards Island N.-Kyst. En sort Klokketønde er i 9 m Vand udlagt ved Yderbaren uden for Indløbet til Casumpeque Harbour, fra Cape Kildare i S. 11° V., og fra Casumpeque Hovedfyr i N. 78° Ø. 46° 48' 32" N. Br. 63° 59' 14" V. Lgd.

1644. Fyrs Karakter. Cape Race. Newfoundland SØ.-Kyst. Cape Race Fyr er et hvidt Blinkfyr, der hver 7½ S. giver Et-Blink.

1645. Taagsignal. Neil Harbour Fyr. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Ved Neil Harbour Fyr gives Taagsignal med et Taagehorn, som Svar paa Dampers Taagsignal.

1646. Klokketønde udlagt. Bull Rock. Cape Codome. Fisherman Harbour. Nova Scotia S.-Kyst. En sort Klokketønde, mærket »Bull Rock«, er i 13 m Vand udlagt 2½ Kbl Ø. fra Bull Rock, i Stedet for Stumptønden, som laa der. 45° 5' 15" N. Br. 61° 38' 28" V. Lgd.

Kjøbenhavns Børskurs d. 4. Aug. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Førene Dampskibs-Selskab	92 ³ / ₄	93	92 ³ / ₄
Danmark	—	—	—
Norden	—	83 ¹ / ₂	84
København	7 ¹ / ₂	— ¹ / ₄	7 ¹ / ₂
Carl	—	70	71
Dannebrog	75 ¹ / ₂	—75	75
Skjold	—	40	40 ¹ / ₂
Urania	—	—	—
Union	—	6 ¹ / ₄	7
Dampsk. af 1896	—	75	76
Hejmdal	—	85 ¹ / ₂	87 ³ / ₄
Østasiatiske	151—	150	150 ¹ / ₄
Østersøen	—	3	6
Nordsøen	—	—	—
Gorm	—	69	72
Torm	—	59	75
Inga	—	3 ¹ / ₂	4
Cimbria	—	—	—
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	1 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Førene Bugser-Selskab	—	40	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	—	39 ³ / ₄	40
Dampskibs Obligationer.			
4 ⁰ / ₁₀ foren. Dampsk. af 88	—	—	—
4 ¹ / ₂ 0/10 foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5 0/10 Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 0/10 Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ 0/10 uops. Stats.	—	93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/10 Husejer Kreditk.	—	85	85 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ 0/10 Kbhvns Kreditk.	—	90	92
4 0/10 — — — 2. Serie.	—	94 ¹ / ₄	96 ¹ / ₄
4 0/10 — — — 1. —	—	96	98
3 ¹ / ₂ 0/10 Østift. Kreditf.	—	88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
4 0/10 — — — 7. —	—	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ 0/10 Landkreditk.	—	87 ³ / ₄	89 ³ / ₄
4 0/10 Østift. Kreditf.	—	93 ³ / ₄	94

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	148—	147 ³ / ₄	147 ¹ / ₂
Privatbank	—	—	104 ¹ / ₂
Landmandsbank	—	—	132 ¹ / ₂
Handelsbank	—	—	134 ¹ / ₂
Grundejerbank	—	—	26
Burm. & Wain	87 ³ / ₄	—	87 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	—	—	70 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	239 ¹ / ₂	— ³ / ₄	239 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	166—	167 ¹ / ₄	167 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 3. August 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.15
Paris	72.25	—
Amsterdam	150.85	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 3. August 1910.

Russiske Noter	216.20
4 0/10 Russiske Consols	91.80
3 ⁸ / ₁₀ 0/10 — Boden Kredit.	90.30
5 0/10 Mexikanske 1899	100.20
5 0/10 Rumænske Stats	101.90
4 0/10 — — 1890	95.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Førene Dampsk.“ 42,000, „Danmark“ 8,000, „Norden“ 20,000, „Carl“ 6,000, „Dannebrog“ 34,000, „Skjold“ 44,000, „Dampsk. af 1896“ 4,000, „Dansk-Russisk“ 216,000, „Østasiatisk“ 288,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden.

1647. Klokketønde udlagt. Bull Hook. Charles Point. Nova Scotia S.-Kyst. En rød og sort vandret stribet Klokketønde, mærket »Bull Hook«, er i 22 m Vand udlagt 3½ Kl. S. 30° Ø. Fra Bull Hook, uden for Pleasant Harbour. 44° 44' 0" N. Br. 69° 41' 10" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

1648. Midlertidigt Fyr slukket. Progresso. Yucatan. Mexiko. Det midlertidige røde, faste Fyr ved Toldbygningen i Progresso er slukket og Jaernet hertiltaget. 21° 17' N. Br. 89° 38' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 559. København 1910.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1649. Tidsignal. Paramaribo. Surinam. Hollandsk Guyana. Paa det i Paramaribo liggende Urlogsskib hejses hver Dag Kl. 11 Tm. 55 Min. 0 Sek. Fm., Paramaribo Middeltid, en rød Vimpel, den nedlares Kl. 0 Tm. 0 Min. 0 Sek. Samtidig aflyses et Kanonskud fra Fort Zeelandia.

VIII. Middelhavet, Sorte Hæv og Azovske Hav.

1650. Øvelsesplads afmærket. Golfo di Terranova. Sardinens Ø.-Kyst. I Golfo di Terranova er en Øvelsesplads afmærket med Vagere og paa S.-Siden med to Fyrskibe, som holdt overet angiver N.-Siden af Løbet til Havnen. Mod Ø. er Pladens Grænse Meridianen gennem Punta Lepre, og i øvrigt Kysten fra Punta Lepre til Løbet til Havnen.

1651. Fyr slukkes midlertidig. Lavezzi. Korsika S. Det hvide Blinkfyrt paa Lavezzi skal forlænges 5 m, saa at Flammens Højde bliver 16 m. Fyret slukkes derfor midlertidigt om kort Tid. 41° 19' 0" N. Br. 9° 15' 18" Ø. Lgd.

1652. Tønde udlagt. Lido. Italien. Ved N.-Siden af Grunden ved Øen Lido NØ-Dunden er udlagt en sort og hvid vandret stribet Spidstønde, 260 m N. 14° V. fra Søenforen paa NØ-Hjørnet af Port S. Nicolo, som staar paa 44° 26' 0" N. Br. 12° 23' 0" Ø. Lgd.

1653. Fyr tændt. Bank Pericolosa. Istrien S.-Spids. Østerrig-Ungarn. Det midlertidige Fyr paa Bank Pericolosa er slukket og et hvidt Lyntfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Lyn, tændt. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 12 Sm. for hvidt, 8 Sm. for rødt Lys. Lyset er hvidt udlagt fra N. 8° V. gennem N. til N. 47° Ø., hvor det er rødt. Grnat, cylindrisk, 18 m højt Taarn. 44° 44' 1" N. Br. 13° 54' 0" Ø. Lgd.

Dersom Fyret slukkes, tændes det røde, hvide og grønne Fyr paa Klippen Porer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. København 1910.)

1654. Fyr tændt. Grækenland. Den 14de Juli 1910 tændes følgende Fyr: Dekalia, paa Cephalonia Ø.-Pynt. Det er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 22 m. Synsviddens: 8 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Det er forløbet i en Vinkel af 90° over Land. Pæl paa Fyrpasserhus. 38° 16' 1" N. Br. 20° 41' 0" Ø. Lgd.

Merika, faste Fyr paa Havneindløbs N.-Pynt. Flammens Højde: 23 m. Synsviddens: 8 Sm. for rødt, 6 Sm. for grønt Lys. Linsapparat. Det viser rødt Lys fra S. 35° Ø. gennem Ø. til N. 25° Ø., grønt Lys fra N. 25° Ø. gennem N. til N. 27° V., rødt Lys fra N. 27° V. til N. 63° V. Taarn paa Fyrhus. 37° 24' N. Br. 24° 23' 0" Ø. Lgd.

Tinos Livada hvide Blinkfyrt, paa Øens Ø.-Pynt. Flammens Højde: 41 m. Synsviddens: 12 Sm. Linsapparat af 6te Orden. Taarn paa Fyrpasserhuset. 37° 36' 0" N. Br. 25° 15' 0" Ø. Lgd.

1655. Fyr slukket. Yalta. Krim S.-Kyst. Rusland. Det røde, faste Fyr paa Klisli Point er slukket. Fyrbaaken borttages. 44° 29' 1" N. Br. 34° 11' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1656. Grund. Black Bluff S. Zululand. Afrika SØ.-Kyst. En 5,5 m Klippe ligger 1,2 Sm. S. 23° Ø. for Indløbet til Inhlabane River og N. 62° Ø. fra Ø'Neil Top. Inhlabane River Indløb: 28° 40' 1" S. Br. 32° 15' Ø. Lgd.

1657. Tidsignal. Lorenzo Marques. Delagoa Bay. Afrika. Paa Kaijen i Lorenzo Marques gives Tidsignal Kl. 12 Middelmiddag paa 30° Ø. Lgd. og derefter hver 3de Time Dag og Nat. Signalet gives med elektrisk Lys, der passes fra Observatoriet. Lyset tændes 5 Minutter før Timen og slukkes ved Timen. Det skal være paaldeligt. 25° 58' 1" S. Br. 32° 34' 0" Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1658. Grunde fundet. Baie de Van Phong (Van Fong). Frank Indo Chine. En 1 m høj Klippe ligger 150 m N. for Bouton.

S. for Bouton er der trent med flere nedbø overflødige Klipper. 100 m Ø. for He du Bac er flere Klipper e. I m over Vandet. Man ma ikke komme Bouton for nær. He du Bac: 12° 29' 10" N. Br. 109° 21' 15" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1659. Karantænebestemmelser. Malta. — Process er erklæret fri for smitsom Sygdom. Spanien. — St. Petersborg er erklæret for koleerasmittel.

1660. Karantæne Stationer i Sverrig. Känsa uden for Göteborg er bestemt til Observations- og Karantæneplads, og Øen Fejlan i Stockholm Skærgaard er i Virksomhed som Observations- og Karantæneplads. Observationspladsene ved Juniskären i Sundswall Skærgaard, Oxelösund i Nyköping Skærgaard i Slite paa Gotland samt Helsingborg er i Virksomhed.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: reitet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	Holland:
T	Aanvullingsblad No. 1 op den Zeemanseerdis voor den Oost-Indische Archipel. Deel V. 1908. Pris: f. 0,30.
N 225	Varvaters nær de Zuidzee (Zuidhind). 1: 50,000. Juli 1910. Pris: f. 1,50.

Rettelser.

Retelse. I »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1548, 2den Linie: »10 m«, læs: »20 m«.

ank. Antwerpen 29./7. — Kursk, Gommeseu, afg. Abo 2./8. til Nystad. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 3./8. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 3./8. for Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. hertil 2./8. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 25./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lissabon 1./8. til Antwerpen. — Moskov, Jon Jonsen, afg. Dunkerque 2./8. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Tunis 3./8. til Piræus. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 29./7. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 2./8. til Riga. — Omsk, Harder, ank. hertil 2./8. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 2./8. — Pennsylvania, Gøtsche, afg. Savannah 23./7. til Hamburg. — Perm, Christensen, ank. London 1./8. — Pregel, Iverseu, afg. Riga 2./8. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 3./8. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 23./7. — Texas, Muhldorff, pass. l'OUessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 4./8. — Tiber, Bech, ank. Brahestad 31./7. — Tyr, Thanning, afg. herfra 2./8. til Windau. — United States, Gøtsche, pass. Fair Hill 31./7. for New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 29./7. — Viking, Meyer, ank. Stettin 31./7. — Karin, ank. Swansea 1./8. — Vadsø, ank. hertil 31./7.

Dansk-Russisk Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 28./7. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 30./7. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Petersborg 1./8. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Rotterdam 2./8. til Fife. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./8. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 1./8. til Tyne. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 2./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 26./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 28./7. til Rotterdam. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Esbjerg 1./8. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 1./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Antwerpen 31./7. til Neufahrwasser. — Nautik, N. Nielsen, pass. Cap Finisterre 31./7. for Cartagena. — Nordsøen, Gram, afg. Barcelona 1./8. til San Juan. — Nexos, Basse, pass. l'OUessant 31./7. for Barcelona. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 31./7. for Sevilla. — Hebe, Gregersen, ank. Port Mahon 30./7. — Inger, Schiff, pass. Helsingør 2./8. for Alicante. — Johanne, Thøgersen, ank. Stockholm 2./8. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Stettin 1./8. — Cito, Jeppen, ank. Räsö 2./8. — Bodil, Uldall, ank. Granton 30./7. — Nerma, Mikkelsen, pass. Helsingør 2./8. for Stettin. — Alfa, Lauritsen, pass. l'OUessant 31./7. for Hull.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Ostende 29./7. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Petersborg 29./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 1./8. — Gulfaxe, Petersen, afg. Königsberg 31./7. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 2./8.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juul-Hansen, afg. Port-Said 17./7. til Genoa. — Samui, de Fine Licht, afg. Singapore 23./7. til Port-Said. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 26./7. til Bordeaux. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Port-Said 2./8. — Pangan, Knudsen, ank. Singora 1./8. — Indien, Berg, afg. Kobe 2./8. til Moji. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 30./7. til Port Said. — Sian, Cortsen, afg. Hongkong 1./8. til Singapore. — Cathay, Kruse, ank. Göteborg 1./8.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 29./7. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 2./8. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. London 30./7.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Smyrna 17./7. — Russia, Poulsen, afg. Grimsby 31./7. — Carl Hecksher, Starck, afg. Petersborg 30./7. — Dania, Lindberg, afg. Rotterdam 19./7. — Normania, Pedersen, afg. Cardiff 30./7. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 24./7. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 29./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 30./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Fernandina 22./7. — Patria, Larsen, ank. Annapolis 2./8. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 27./7. — Astoria, Neergaard, ank. Baltimore 26./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Calais 28./7. — Gallia, Nielsen, afg. Grimsby 30./7. — Caladonia, Hansen, ank. Petersborg 21./7. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 29./7. — Kotonia, Rasmussen, afg. Rotterdam 29./7.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Grangemouth 30./7. — Granaria, Poulsen, ank. Baltimore 2./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Petersborg 27./7. — Estonia, Winckler, afg. Bristol 2./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. South Shields 29./7. — Selandia, Troensegaard, afg. Riga 29./7. — Sacalia, Jensen, ank. Valencia 1./8. — Frumentia, Andersen, afg. Cardiff 30./7. — Boscia, Skovgaard, ank. London 2./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 23./7.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Brahestad 29./7. — London, Bom, afg. Windau 1./8. til Antwerpen. — Paris, Tholander, afg. Tynen 30./7. til Riga. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg 30./7.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Amsterdam 2./8. til Blyth. — Wien, Boeck-Hansen, ank. West Hartlepool 31./7. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 30./7. til London.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Riga 27./7. — Hamlet, Jørgensen, ank. Newcastle 29./7. — Helge, Pii, ank. Hull 29./7. — Rolf, Reese, ank. North Shields 28./7. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Methil 30./7.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 30./7.

Svendsen & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Stettin 3./8. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Burntisland 3./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Korsør 31./7. — Peter Willemoes, Møller, afg. Nykjøbing F. 31./7. — G. Koch, Jørgensen, ank. Petersborg 2./8. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Ghent 31./7. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Methil 1./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Libau 31./7. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Jacobsstad 30./7. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Tynen 31./7. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Lübeck 2./8. — N. F. Høffding, van Beurs, ank. Honfleur 29./7. — Ajax, Brorsen, ank. Bristol 2./8.

Thurs. H. A. Hansen, ank. Helsingør 1./8.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Moe 28./7. — Martha, Christensen, ank. Hernösand 30./7. — Elua, Rathje, afg. San Raphael 26./7. — Therese, Pedersen, ank. Tappert 31./7. — Simone, Møller, ank. Sundsvall 29./7. — Jeanne, Løffer, afg. San Tropez 25./7. — Vera, Risø, afg. Hartlepool 29./7. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 1./8. — Anine, Leth, afg. Arzew 2./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Windau 28./7. — Vera, Thing, ank. Kjøbenhavn 3./8. — Freja, Nielsen, afg. Uleåborg 27./7.

Torm. Sara, Jensen, afg. Bjørneborg 28./7. — Helene, Sørensen, ank. Spjutsund 31./7. — Sjølland, Dam, afg. Burntisland 4./8. — Agnete, Sonnichsen, afg. Neufahrwasser 2./8. — Hermia, Hansen, ank. Libau 31./7. — Alice, Schultz, ank. Seabam 1./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Aarhus 30./7. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 2./8.

Sejlskibe.

Rønne. Amalie, ank. Kjøbenhavn 27./7. — Næstved, ank. Grankulla 27./7. — Magnus, ank. Kalmar 29./7. — Oline Dahl, ank. Kolding 29./7. — Atlas, ank. Kingsly 29./7. — Herman Olsen, ank. Haderslev 30./7.

Svendsborg. Jens, Eriksen, ank. Umeå 28./7. — Neptunus, Nielsen, ank. Luleå 28./7. — Valdemar, Andreassen, ank. Kerteminde 28./7. — Haabet, Andreassen, ank. Odense 28./7. — Agnes, Andreassen, pass. Helsingør 27./7. — Britannia, Rasmussen, ank. Aarhus 29./7. — Dannebrog, Clausen, ank. Dunkerque 27./7. — Libra, Hansen, ank. Helsingør 28./7. — H. A. Hansen, Hansen, ank. Rønne 29./7. — Newsky, Nielsen, ank. Kronstadt 29./7. — Ludvig, Jørgensen, ank. London 29./7. — Leif, Andersen, ank. Nystad 29./7. — Vera, Jensen, ank. Paimpool 29./7. — Fyn, Mouritzen, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — Brødrene, Jørgensen, ank. Charlestown 30./7. — Caspar, Hansen, ank. Havre 29./7. — Mercur, Lund, ank. Helsingør 30./7. — Ellen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 29./7. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 30./7. — Fortune, Jørgensen, ank. Aalborg 31./7. — I. Lotz, Hansen, ank. Par 1./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kjøbenhavns Red 31./7. — Flora, Sørensen, ank. Söderhamn 1./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Little Hampton 1./8. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Charlestown 2./8. — Sofie, Jensen, ank. Höganäs 2./8. — Alfred, Petersen, ank. Harburg 2./8. — Rossing, Larsen, ank. Brest 3./8. — Althea, Skovgaard, ank. North Shields 3./8.

Æra. Adele, Kock, ank. Halmstad 1./8. — Albertha, Kromann, ank. Göteborg 1./8. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 31./7. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Visby 31./7. — Vigilant, Jacobsen, er ank. Indian Fichle (Labrador). — Niels, Caspersen, ank. Kotka 28./7. — Danmark, Bager, ank. Wemyss Red 1./8. — Norden, Rasmussen, ank. Oxelösund 1./8. — Amalia, Andersen, ank. Greifswald 31./7. — Ingolf, Ohlsen, ank. Padstow 1./8. — Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 1./8. — Habil, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 31./7. p. R. t. Boulogne. — Abba, Petersen, ank. Kingsly 1./8. — Marie, Boye, ank. Libau 2./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Libau 2./8. — Lauritz, Folmer, ank. Langesund 2./8. — Mathilde, Hansen, ank. Wick 2./8.

INDEHOLD

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Kjøbenhavn, d. 5. August 1910. — Tysk Søretsdom. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for August Maaned. — To Nordøhavne. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 3901. NYHAVN 67 og 69. 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.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL,

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2,

Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

JOHN CRABBIES OLD HIGHLAND WHISKY.

Gold Elephant og **Gold Elephant** * * * anbefales og kan faas overalt.

Telegram Adr.: „Vinchou“.

ALBERT B. COHN, Kjøbenhavn.

Telefon 3283.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 6. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Vicekonsulatet i Shoreham.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende den i Marts Maaned d. A. i Paris afholdte maritime Konference om gensidig Anerkendelse af de respektive Lovgivninger om Sikkerhed paa Søen, samt Forslag til Ændringer i de nu gældende Tilsynslove.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Betimeligheden af at afslutte en Overenskomst mellem Danmark og Frankrig angaaende gensidig Ret for Selskaber i det ene Land til at optræde for det andet Lands Domstole. — Det besluttedes at anbefale en saadan Overenskomst.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Skibsafgifter i russiske Havne. Det besluttedes at søge anerkendt samme Ret for danske Skibe med Hensyn til disse Afgifter som for tyske og hollandske Skibe.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Ulykkesforsikring af Besætninger paa Dykker- og Bjergningsfartøjer.

6. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening med Spørgsmaal om, hvad man med Hensyn til de danske Lasteliniebestemmelser skal betragte som Saltvand — besluttedes forelagt Ministeriet for Handel og Søfart.

7. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende en ny argentinsk Lov om Indvandringen og om Kontrol med Rederier, der fører Passagerer til Argentina.

Kjøbenhavn, d. 9. August 1910.

Meddelelse til danske Rederier angaaende Adgangen til at opnaa Dispensation fra Bestemmelserne i § 1 i Reglement af 1ste Juli 1908 om Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe.

I § 1 i Reglement af 1. Juli 1908 om Skibsmandskabets Opholdsrum om Bord i danske Skibe foreskrives som almindelig Regel, at Højden af Folkerummene i nye Skibe paa 700 Reg.-Tons Brutto og derover fra Overkant af Gulvet til Underkant af Dæksbjælkerne ikke maa være mindre end 2 m (6,56 engelske Fod eller 6,37 danske Fod). Ved Bestemmelsen i Reglementets § 14, er der givet Overtoldbestyrelsen eller nu Ministeriet for Handel og Søfart Bemyndigelse til efter Omstændighederne i nærmere angivne Tilfælde at tilstaa Afvigelser i den ommeldte Henseende.

Idet Ministeriet imidlertid maa være Betænkelighed ved at benytte bemeldte Dispensionsbeføjelse i videre Udstrækning, har man ment at burde underrette Rederierne om, at Dispensationer for Fremtiden ikke vil kunne forventes meddelt, med mindre ganske særlige Omstændigheder i det enkelte Tilfælde maatte tale derfor, og i intet Tilfælde anderledes, end at den mindste Højde for Folkerum sættes til 6 danske Fod.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 6te Juli 1910.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet.

Græske Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har meddelt det danske Generalkonsulat, at følgende sanitære Forholdsregler er bleven iruffet ved kgl. Anordning af 11./24. Juni, overfor Personer og Varer hidrørende fra Port Said.

De Skibe som maatte have forladt eller som forlader Port Said efter den 9./22. Juni d. A. vil blive underkastet en effektiv Karantæne paa fem Dage, Overfarten heri beregnet, med Desinficering af Genstande, der tilhører Mandskabet og 3. Klasses Passagerer, og med Udryddelse af Rotter.

Disse Skibe vil blive sendt til Karantæneanstalten St. Georges, Salamisbugten, for der at underkastes ovennævnte sanitære Forholdsregler.

Desinficeringen skal foregaa inden Udløbet af de første to Døgn og skal omfatte de Dele af Skibet, som er bestemt til 3. Klasses Passagerer og til Besætningen.

Udryddelsen af Rotterne skal foretages ved Brænding af Svovl i de forskellige Dele af Skibet, og der skal anvendes et Produkt, indeholdende 60 Gram Svovl pr. Kubikmeter Rum.

Hvis Skibet befindes smittet af Personer eller Rotter, som lider af Pest eller af inficerede Genstande, og hvis der findes døde Rotter, vil Skibet være at underkaste en fuldstændig Desinficering.

Fra ovennævnte Karantæne og Desinficering undtages de Skibe, som efter at have været holdt i Karantæne eller at have været desinficeret i en anden Stats Karantæneanstalt, har erholdt fri Adgang til en udenlandsk Havn.

Fra ovennævnte Karantæne men ikke fra Desinficeringen undtages ligeledes de Skibe, som har været otte Dage under Vejs inden deres Ankomst til en af Statens Havne. Skibene fritages ligeledes fra Desinficeringen, hvis de er forsynet med en Dampdesinfektionsovn og har foretaget den reglementerede Desinficering i en udenlandsk Havn i Nærværelse af de sanitære Myndigheder, som paa Skibets Sundhedspas har attesteret, at de har været til Stede, og at Ovnen fungerede godt. Naar disse sidste Skibe ankommer til en af Statens Havne, vil de kunne faa Adgang efter en almindelig Lægeundersøgelse, hvis intet mistænkeligt Tilfælde er forekommet om Bord under Overfarten.

De Skibe, som afaar fra Port Said og som ankommer fra en udenlandsk Karantæneanstalt, hvor de ikke har gennemgaaet hele Karantænen eller den reglementerede Desinficering, vil blive underkastet en yderligere Karantæne samt ovennævnte Desinficering.

De Skibe, som har gennemgaaet den reglementerede Karantæne, men ikke nogen Desinficering af Skibet samt af Mandskabets og Passagerernes Effekter, skal ligeledes underkaste sig den reglementerede Desinficering.

De Skibe, som ankommer til St. Georges Karantæneanstalt eller til en af Statens Havne med et andet Sundhedspas maa ikke fortoje med mindre de er forsynet med Pigtraad eller andre Redskaber, som kan forhindre Rotterne i at gaa fra Borde. De Skibe, som har udryddet Rotterne efter deres Afgang fra en besmittet eller mistænkelig Havn undtages fra denne Forholdsregel.

Følgende Ting underkastes ikke ovennævnte Forholdsregler, men tilstedes fri Adgang: 1) Postsække, 2) Postpakker, 3) Varer med Undtagelse af smittefarlige Genstande saa som Klude af alle Slags, hvilken Indpakkingsmaaden end er, Beklædningsgenstande, gamle eller snavsede Sengetæpper og Madrasser, der er afsendt som Varer, saltede eller ikke saltede Huder, Prøver uden Værdi, afsendt gennem Postvæsnet etc.

Fra Sekretæren for Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Afdeling for mindre Skibe har vi modtaget følgende:

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Det er os meddelt, at en ny Mægler i Rostock har garanteret en hel Del Sejlere til dansk Havn, nordligst Aarhus, til den elendige Fragt af 3 Mark pr. Ton pr. September, paa hvilken Tid der ellers plejer at kunne opnaas $3\frac{1}{2}$ —4 Mark pr. Ton.

Pr. Oktober og November har han garanteret til $3\frac{1}{2}$ Mark, medens der ellers i nogenlunde ordentlige Tider altid har kunnet opnaas 4— $4\frac{1}{2}$ Mark. Ialt har vedkommende Mægler garanteret c. 30 Laster til disse usle Fragter.

Det turde være overflødigt at opfordre Skibsførere til ikke at søge Fragt hos denne Mægler, hvis Navn sikkert let kan erfares paa Pladsen.

Tilfælde af lignende Art som dette — og de er vel desværre næppe sjældne — bedes meddelt til undertegnede til senere Afhenyttelse.

Svendborg den 3. August 1910.

L. Rasmussen.

Observationspladser for Kolera i Sverig.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har fra Ministeriet for Handel og Søfart modtaget Meddelelse om, at i Henhold til Kundgørelse fra det svenske Kommercekollegium af 19. f. M., er der i Helsingborg anordnet en Observationsplads for Kolera, der er traadt i Virksomhed fra og med d. 21. f. M.

Der er herefter i Sverig anordnet som Observations- og Karantænepladser: Kän s ö udenfor Göteborg samt Øen Fejan i Stockholms Skærgaard; og som Observationspladser: Juniskären i Sundsvalls Skærgaard, Oxelösund i Nyköpings Skærgaard. Slite Havn paa Gotland og Helsingborg.

Udenrigsministeriet meddeler:

Skarpskydning ved Gøteborg. Den kongelige Konsul i Gøteborg har under 31. f. M. indberettet følgende:

»Skarpskydning fra Fort »Oscar den II« med Kanoner finder Sted ved Dagslys fra den 1. til den 12 i indeværende Maaned, dels mod Maal i det vestlige Sejløb og dels mod Maal i Farvandet Syd for »Buskär«.

Medens Skydningen staar paa er et rødt Flag hejst paa Taarnet paa Øen »Alfsborg« et rødt Flag paa »Gefveskär« og to røde Balloner paa »Fortets Signalraa.«

Undervands Signalering. Det amerikanske »Submarine Signal Company« meddeler, i Følge »Shipp. Gaz.«, at der nu er oprettet 130 Stationer for Undervands-signaler, og at 621 Skibe er blevet forsynet med Modtagerapparater.

For Tiden forsynes Daunt Rock Fyrskib med Apparater efter Bestilling af det irske Fyrvesen. Melleni de Skibe, som for Øjeblikket bliver forsynet med Modtagerapparater, findes 11 af White Star Liniens Dampere, som farer paa Australien. En Fortegnelse over de nyeste Meldinger fra Skibe viser, at 166 Meldinger fra Skibe af enhver Størrelse tæller en samlet Distance af 1,051 Sm., hvilket svarer til en gennemsnitlig Lydradius af noget over 6 Sm.

Konsulatvæsnet. Under 21. Juli har Kongen bevilget C. C. Kilburns Ansøgning om Afsked fra Posten som dansk Generalkonsul i Kalkutta fra 1. ds.

Udenrigsministeriet har under 30. Juli meddelt Vicekonsul i Kalkutta R. P. Ashton Afsked fra denne Stilling og samtidig udnævnt ham til fungerende General-

konsul i Kalkutta og ligeledes under samme Dato udnævnt C. I. Elton til dansk Vicekonsul i Kalkutta.

Søforklaring. For Sø- og Handelsretten blev der d. 5. ds. afgivet Søforklaring i Anledning af en Kollision i Drogden mellem Galeasen »Kathinka« af Marstal og norsk Dampet »Hugin«. Kaptajn Rasmussen, der selv ejede Galeasen, og hans Broder, der var Bestemand om Bord, oplyste, at Kaptajnen paa »Hugin«, da de var kommet om Bord dér, indrømmede, at det var den norske Dampet, der var Skyld i Sammenstødet, idet dens Rorgænger havde sovet. Der vil nu blive gjort Erstatning gældende mod det norske Rederi.

(Ritz. Bur.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Fortsættelse.)

- b. Forhandling om Forslag til Ændring i Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd af 30. December 1909, 16. Stykke, angaaende Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 i Forbindelse med Skrivelse fra Indenrigsministeriet af 24. Juli 1902. (Lanternernes Beskaffenhed.)

Mægler H. A. Hansen: Jeg vil gerne have Lov til at motivere Anmodningen om at optage dette Punkt paa Dagsordenen. Vi er enige om, at det er vanskeligt at lovgive saadan, at der bliver ydet Retfærdighed til alle Sider. Særlig er det vanskeligt i vort lille Land at naa noget tilfredsstillende for vor Skibsfart, som har ret forgrenede Interesser. Men naar det nu er saaledes, er det ogsaa nødvendigt, at vi fremsætter vore Krav om Ændringer i Lovgivningen, saaledes ogsaa med Hensyn til det foreliggende Punkt paa Dagsordenen. I Instruks for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd er det paalagt Synsmændene ved Undersøgelse af, om Skibene er forsynet med de fornødne Lys-, Lyd- og Nøds-signaler, at paase, at Bestemmelserne i Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner, som skal føres af danske Damp- og Sejlskibe, er overholdt.

Denne Instruks er ret ejendommelig og efter den almindelige Opfattelse af Forholdene egentlig uberettiget. Det væsentligste Punkt, jeg her sigter til i fornævnte Bekendtgørelse af 13. Marts 1902, er Stykke 4 om Sidelanterner, der lyder saaledes: »Fresnelske Linser til Forstærkning af Flammens Lysstyrke skulle udelukkende anvendes til Sidelys; de skulle være forfærdigede af Kron- eller Flintglas, rigtigt konstruerede og slebne samt fri for Luftblærer og andre Fejl, som kunne svække Synsvinden; de maa ikke være farvede eller dannede af farvet Glas«.

Om fornævnte Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 udtalte den daværende Indenrigsminister sig paa denne Forenings Generalforsamling i Vejle den 5. Juli 1902 bl. a. saaledes: »Det undrer mig noget, at der tales om, at denne Forordning er noget nyt, der var sket, at det var et nyt Paabud, der var paalagt i Aar. Sagen er imidlertid den, at det er en god og vel 5 Aar gammel Anordning, nemlig af 22. Januar 1897, at det Ord til andet er det samme, som blev foreskrevet i 1897, saa at de lige saa gladelig kan sejle de 12 Respitmaaneder og videre 5 Aar til, ligesom de har sejlet de 5 foregaaende Aar«. Endvidere tilskrev samme Minister under 24. Juli 1902 Fællesrepræsentationen saaledes: »Betydningen af Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 er ganske som den tidligere Bekendtgørelse af 1. Juli 1897 om samme Sag, at tjene som Vejledning for danske Redere og Skibsførere ved Anskaffelse af de foreskrevne Lanterner, samt at afgive Rettesnor for Orlogs-

værftets Prøveanstalt ved Undersøgelse af Skibslanterner saa vel som for de beskikkede Synsmænd ved Besigtigelse af Passagerdamperes Lanterner.«

Sammenholder man nu disse citerede Udtalelser og Skrivelser fra Indenrigsministeriet, som formentlig taler tydeligt nok, da er det ganske naturligt, at man indenfor Skibsfarten har betragtet Forordningen af 22. Januar 1897 som fremdeles gældende, hvilket Ministeriet ogsaa gør, idet den er optaget i Instruksen til Synsmændene. Altsaa ogsaa som gældende med Hensyn til Sidelys og gennemfarvede Glas, saaledes at saadanne Glas altsaa opfylder de internationale Fordringer. Man maa derfor med Rette spørge, hvorfor Søfartsministeriet finder Anledning til at optage Paabud om Overholdelse af denne gamle Bekendtgørelse af 13. Marts uden de tilsvarende Rettelser. Sammenligner man de danske Bestemmelser med de tilsvarende engelske Instrukser — jeg har forstaaet, at der er givet Instrukser i England — vil man se, at de engelske Regler ikke forbyder Brugen af gennemfarvede Glas, idet Hovedsagen i England er, at Lanterne har den tilstrækkelige Synsvidde, og der foreligger saaledes ikke nogen Nødvendighed for at paabyde de danske Redere strengere Regler. England tilraader Linser med farvet Forsatsglas, men tillader gennemfarvede Linser, medens Danmark ganske forbyder disse sidste, og hvad der anses for betryggende for den store søfarende engelske Nation, turde vel egentlig ogsaa betragtes som tilfredsstillende for den lille danske

Formanden: Kender Hr. Mægler Hansen Ministeriets Cirkulære af 22. Juni 1910?

Mægler H. A. Hansen: Ja, jeg kommer til det. Den engelske Artikel 16 siger: »Det er af Vigtighed, at Sidelanternerne er af den rigtige Farvenuance, og Prøver af rødt og grønt Glas af to forskellige Farvegrader er sendt til hvert Distrikt til Synsmandens Vejledning. Hvis det er Oljelamper, kan Linser eller Forsatsstykker« — jeg gør opmærksom paa, at der siges: Linser eller Forsatsstykker — »af samme Farvegrad som Prøveglassene (Standard Glassene) godkendes med Hensyn til Farven.« Saa kommer et Stykke om elektriske Lanterner, som jeg kan forbigaa. Endvidere staar der: »I alle Tilfælde bør en praktisk Prøve anstilles for at afgøre Farven, og da Forsatsstykker og Linser af god Farve« — her tales der om Forsatsstykker, men ogsaa om Linser uden Forsatsglas — »kan være mangelfulde med Hensyn til at lade Lyset gaa igennem skulle Synsmændene undersøge, om Lanterne har den forlangte Synsvidde.« Hovedsagen i England er, at Lanterne har den tilberlige Synsvidde, men hos os er det ikke tilstrækkeligt, de skal have disse bestemt Fresnelske Linser. Jeg kommer nu til Søfartsministeriets nys udstedte Cirkulære af 22. Juni 1910. Der staar heri:

»Den i Instruksen af 30. December 1909 for de ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd under Afsnit 1. Almindelige Bestemmelser omhandlede Bekendtgørelse af 13. Marts 1902 angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe, tjener — i Henhold til Indenrigsministeriets Skrivelse af 24. Juli s. A. — som Vejledning for danske Rederier og Skibsførere ved Anskaffelse af de foreskrevne Lanterner samt som Rettesnor for Orlogsværftets Prøveanstalt ved Undersøgelse af Skibslanterner.

Ældre Skibslans, som ikke i Henhold til § 22 i Hovedbekendtgørelsen af 30. December 1909 skulle være godkendte af Orlogsværftets Prøvekammer, ere derfor tilladte, for saa vidt de fyldestgøre de i Anordningerne af 22. Januar 1897 og 23. Februar 1906 angaaende internationale Søvejs-Reglers og Nødsignalers Anvendelse af danske Skibe indeholdte Fordringer, selv om de ikke paa alle Punkter maatte være i Overensstemmelse med Forskrifterne i ovennævnte Bekendtgørelse af 13. Marts 1902.«

Det fremgaar af det foreliggende, at vi alligevel her i Danmark, trods den sidste Bekendtgørelse er forpligtet til, naar vi anskaffer Sidelanterner, at tage Fresnelske Linser med Forsatsglas. Man maa ikke anvende andet Materiale. Den sidste Instruks siger, at Prøveanstalten paa Orlogsværftet maa ikke godkende glatte eller gennemfarvede Glas. Her er altsaa ogsaa en Forordning, som er strengere end den tilsvarende engelske. Jeg kan her ligesom før spørge: Hvorfor skal vi danske have strengere Bestemmelser end Udlandet? Hovedsagen i England er, at Lanterne lyser langt. Englænderne siger: Vi bryder os ikke om Materialet, blot Lanterne har den Højde og Bredde. Det siger vi ikke i Danmark. Vi har ikke kunnet faa Certifikat for Lanterner, naar de ikke opfyldte de strænge Fordringer. Man har i Danmark Tilladelse til at bruge tyske Lanterner af ganske smaa Dimensioner men vi kan bare ikke faa Certifikat for dem her i Danmark. Hvorfor skal vi finde os i saadanne Bestemmelser. Jeg mener, at der er Anledning for Generalforsamlingen til at opfordre Bestyrelsen til at anmode Ministeriet om at foretage Ændring i de citerede Bekendtgørelser og Instrukser, saaledes at de danske Bestemmelser med Hensyn til Lanterne i Skibene bliver overensstemmende med de engelske, og at denne Ændring bliver officiel, ikke underhaands.

Kontorchef Krogh: Jeg maa sige, at straks da Hr. Mægler Hansen begyndte, var jeg ikke ganske klar paa, hvor han vilde hen. Det varede lidt, før jeg forstod Situationen. Jeg troede, Sagen var ordnet med dette sidste Cirkulære. Nu forstaar jeg Hr. Hansen, men jeg ønsker udtrykkelig at præcisere, at det, man her fremsætter Krav om, er en Ændring i Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902: men det er et nyt Spørgsmaal, i hvert Fald i denne Forbindelse. Jeg maa indrømme, at ved den Ordlyd, Instruksen af 30. December 1909 har faaet, var man gaaet for vidt. Hvad Grunden dertil er, kan være lige meget. det spiller ingen Rolle i denne Forbindelse. Men naar man der har sagt, at Synsmændene skal paase, at Bestemmelserne i Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 ubetinget er overholdt, er man gaaet for vidt, ud over det Standpunkt, Indenrigsministeriet havde taget et Par Maaneder efter, at Bekendtgørelsen af 13. Marts var udstedt, og den Opgave, som forelaa, og som personlig har interesseret mig en Del, var blot at gøre denne sidste Uret, som jeg synes, der er sket ved Instruksen af 30. December, god igen. Det mener jeg er opnaaet derved, at man har udsendt dette sidste Cirkulære af 22. Juni 1910, som altsaa kun er faa Dage gammelt, og som har opfrisket Indenrigsministeriets Skrivelse af 24. Juli 1902 og gjort opmærksom paa, at Bekendtgørelsen af 13. Marts kun skal forstaaes som Vejledning for danske Rederier og Skibsførere ved Anskaffelse af de foreskrevne Lanterner samt som Rettesnor for Orlogsværftets Prøveanstalt ved Undersøgelse af Skibslanterner. Det vil sige, vi har ved dette sidste Cirkulære bragt Tingene tilbage til samme Standpunkt, som Indenrigsministeriet bragte dem til ved sin Skrivelse af 24. Juni 1902 til Fællesrepræsentationen. Jeg mener, at det var det mest paatrængende nødvendige. Men ved Siden deraf foreligger der et andet Spørgsmaal eller kan naar som helst bringes til at foreligge, nemlig, om Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902 overhovedet er tilfredsstillende i den Form, den har. Hr. Mægler Hansen erklærer sig utilfreds med Indholdet af Bekendtgørelsen. Jeg ønsker at præcisere, at det er et andet Spørgsmaal, som kunde være taget op naar som helst siden det Øjeblik, da Bekendtgørelsen blev udstedt. Altsaa det, man med det sidste Cirkulære har taget Sigte paa, er kun, at faa Uretfærdigheden i den sidste Instruks til Synsmændene gjort god igen. Derfor har man udsendt dette Cirkulære, og jeg maa antage, at det i den Henseende er tilfredsstillende. Men naturligvis har man ikke her kunnet raade Bod paa det, som maaske i Al-

mindelighed er utilfredsstillende ved Bekendtgørelsen af 13. Marts 1902. Det er et helt nyt Spørgsmaal, Hr. Mægler Hansen dér rejser.

Dirigenten: Hr. Mægler Hansen foreslaar, at man med Hensyn til denne Sag henholder sig til den nys vedtagne Beslutning.

Dette Forslag vedtoges.

c. Forhandling om Forslag til ny Bestemmelser for Beskaffenheden af Luftventiler i Sejlskibe.

Mægler H. A. Hansen: Saa vidt jeg har forstaaet, skulde det Punkt udgaa af Dagsordenen.

Formanden: Det skulde ikke egentlig udgaa, men vi er enedes i Bestyrelsen om at foreslaa Generalforsamlingen at slutte sig til os i den Anskuelse, at der paa det nuværende Tidspunkt ikke er Anledning til at foretage nogen Forandring i Bestemmelserne om disse Luftventiler, da de Skibe, som er bygget efter Veritas' Regler, har Lufttrør efter Veritas' Regler, Skibene bygget efter Lloyds Regler har Rør efter Lloyds' Regler og paa tilsvarende Maade for Skibe, bygget efter de norske og tyske Regler. Vi mener derfor, at vi foreløbig skal henstille til Ministeriet ikke at foretage noget paa det Omraade, da alle Skibe, som sejler paa England, er forsynet med de Lufttrør, Englænderne i Øjeblikket fordrer af os. Hvis Englænderne er tilfreds med dem, kan vi nemt komme ud over Sagen. Vi tilføjer saa, at hvis Regeringen ikke skulde anerkende vore Ønsker i den Retning, men alligevel vil fastsætte ny Bestemmelser, beder vi om da igen at faa Forslaget til nærmere Erklæring.

Kontorchef Krogh: Jeg kan ikke udtale mig om, hvorvidt man uden videre kan acceptere Klassifikations-selskabernes Regler, men det er ganske vist sandsynligt, at man kan det. Men tilbage bliver Spørgsmaalet om de Skibe, som ikke er klassificeret. (Formanden: Men de har haft Klasse en Gang.) Men maa jeg forstaa det hele saaledes, at for saa vidt angaar Skibe, der ikke er forsynet med Ventiler efter et Klassifikations-selskabs Regler, kunde man tænke sig at acceptere det her foreliggende Udkast.

Formanden: Nej, det bør forstaaes saaledes, at for de Skibe, som er forsynet med Ventiler, som er anerkendt for gode nok i England — det er særlig for Kul-laster, det gælder — skulde der ikke gives yderligere Regler om Ventilerne. Man maa vel huske paa, at i England stiller Forholdene sig anderledes ved Synet end her. Synsmændene er langt mindre begrænset i deres Skøn om, hvad der er godt, end her. Vore Ventiler er i Reglen 6—7 Tommer i Tværsnit, men de engelske Synsmænd anerkender dem dog, idet de har den store Ret, at de kan sige: Paa den Maade, som Forholdene er indrettet i det lille Skib anerkender vi dem alligevel, til Trods for at de er anderledes end i England.

Bestyrelsens Forslag vedtoges.

(Sluttet.)

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet ret tilfredsstillende, og der er ikke Mangel paa Ladninger i denne Fart, ligesom der er en lille Bedring i Raterne for helt prompte Laster samt ogsaa enkeltvis for en noget senere Afskibning, men der er vedvarende Difference mellem Tilbud og Fordring, og det er vanskeligt at komme ud over helt igennem, idet Noteringerne ofte er vildledende nedover og enkelte Redere er for eftergivende. Den prompte Tonnage er vedvarende meget lille og giver ikke Anled-

ning til at forcere Afslutning. Bottenhav og Finskebugt har vedvarende Laster nok, specielt for noget større Sejlere: Tyskland har atter nogle mindre Kornlaster til Nordsø- eller Kanalhavne. Rusland udbyder ogsaa nogle Foderstoffer fra Riga og Petersborg men mest for mindre Tonnage. Syd- og Vestsverig har ikke saa faa Trælaster, og Østnorge har atter nogle Islaster til Tyskland, England og Frankrig, men Raterne er noget lave efter Aarstiden.

Returfragter Vest fra har ikke egentlig mange Kul-laster, men i Forbindelse med flere Foderstof- og Clay-laster maa Markedet kaldes tilfredsstillende, og der indrømmes ret acceptable Fragtrater, særlig for mindre Sejlere til Havne med lav Vandstand.

For de mindre Skibe ligger Fragtmarkedet endnu saa godt som uforandret, og vi kan derfor i det store og hele henvise til forrige Beretning; Colberg har sluttet og søger endnu enkelte Skibe for Rug til 3½ Mk., men ellers har Udbud af Kornlaster fra Nordtyskland hidtil været ret sparsomt. I Stralsund ligger Skibe, som ikke kan placeres, og fra Wismar gaar Skibene fragtledige; de sidste Dages fugtige Vejr forhaler ogsaa Høsten en Del. Sverig har stadig Ladninger nok fra de sædvanlige Lasteplasser; derimod er Danmark vedblivende meget flov, og det er kun lidt, som sluttet fra Provinserne: Fra Kjøbenhavn sluttet et Par Skibe for Oljekager til Limfjorden til 17 og 18 Øre; et enkelt lille Skib opnaaede endog 24 Øre; endvidere Oljekager til Vestervik 2¾ Kr., Nyköping 3½ Kr.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juni Maaned 1910 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 7 amerikanske, 9 britiske, 3 danske, 1 fransk, 2 italienske, 9 norske; ialt 31. Dampskibe: 2 belgiske, 11 britiske, 2 franske, 1 japansk, 2 norske, 1 russisk, 2 spanske, 2 svenske, 1 uruguayisk; ialt 24.

Aarsagerne har været: For Sejlskibene: Stranding 15, Kollision 5, sunket 1, forladt 2, Kondemnation 8; ialt 31. For Dampskibene: Stranding 9, Kollision 4, Ild 1, sunket 1, Kondemnation 9; ialt 24.

Agda, 3/m. Skonnert, grundstødt paa Saltholm, er af Svitzers bragt flot og ind paa Reden her for Undersøgelse.

Eva, Galease af Oscarshamn, blev d. 4. ds., da den laa til Ankers her paa Yderreden, paasejlet af Skonnert »Elisabeth« af Skillinge; denne blev af den stærke Strøm ført ned mod »Eva«, der fik en Del ovenbords Skade og Klyverbommen knækket. »Elisabeth« tog ingen Skade. Begge Skibe er gaet ind i Gasværkshavnen.

Louise, Dansk Skonnert, har paa Rejsen til Folkestono med en Ladning Is været i Kollision med en ukendt Damper i Downs og fik Skade paa Klyverbommen; indkommen til Dover.

Egen, Galease af Svaneke, har paa Rejsen fra Hjemstedet til Sverig været i Kollision med et russisk Krigsskib. »Egen« maatte returnere til Svaneke for Reparation.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 6./8. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./7. — Algarve, Borries, ank. Åbo 7./8. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Trondhjem 7./8. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 7./8. — Antwerpen, Madsen, afg. herfra 3./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, ank. Boston 4./8. — Arno, Strubberg, ank. hertil 5./8. — Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 5./8. for London. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 6./8. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Nordmaling 5./8. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 2./8. til Tarragona.

— Christian IX. Holm, ank. hertil 8./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Tarragona 6./8. til Genua. — Douro, Søberg, pass. Brunsbüttel 6./8. for Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 7./8. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik, Thomsen, afg. London 6./8. hertil. — Garonne, Kromann, afg. herfra 5./8. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 6./8. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 4./8. til Kristianssand. — Hengest, Munk, ank. hertil 8./8. — Hjelm, Kyllesbeck, oplagt. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 7./8. — Jolantha, Simonsen, ank. Kenigsberg 4./8. — Kasan, Mikkelson, pass. Brunsbüttel 7./8. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 3./8. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 8./8. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 7./8. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 3./8. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 4./8. for Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. herfra 5./8. til Riga. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 25./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Lisbon 1./8. til Antwerpen. — Moskov, Jon Jønsen, ank. hertil 5./8. — Nicolai II, Clausen-Kaas, ank. Piræus 7./8. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Petersborg 5./8. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 5./8. — Omsk, Harder, afg. herfra 6./8. til Libau. — Osear II, Hempel, ank. hertil 2./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Savannah 23./7. til Hamburg. — Perm, Christensen, afg. London 6./8. til Libau. — Pregel, Iversen, pass. Holtenau 5./8. for Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 4./8. — Saxo, ank. Danzig 6./8. — Seine, Dampt, afg. Rochelle 5./8. til Havre. — Texas, Muhlhorff, pass. Ouessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 7./8. herfra. — Tiber, Bech, ank. Kristinestad 6./8. — Tyr. Thaning, ank. hertil 7./8. — United States, Gotsche, pass. Fair Hill 31./7. for New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Rotterdam 6./8. — Viking, Meyer, afg. herfra 7./8. til Arendal. — Karin, afg. Swansea 4./8. hertil. — Vadsø, ank. Stettin 4./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 5./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 5./8. til Petersborg. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. Petersborg 1./8. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 6./8. til Kronstadt. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./8. til Petersborg. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 1./8. til Tyne. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 3./8. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Miramichi 26./7. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Rotterdam 6./8. til Grimsby. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Esbjerg 6./8. til Blyth. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 1./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Neufahrwasser 5./8. — Nautik, N. Nielsen, ank. Cartagena 5./8. — Fylla, Christensen, afg. Reykjavik 5./8. til Methil. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 5./8. for Sevilla. — Hebe, Gregersen, afg. Valencia 5./8. til Almeria. — Inger, Schiff, pass. Hook of Holland 5./8. for Alicante. — Johanne, Thøgersen, afg. Stockholm 6./8. til Kotka. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Stettin 3./8. til Kotka. — Laura, Pedersen, afg. Huelva 5./8. til Hennebont. — Cilo, Jøpsen, ank. Wasa 6./8. — Bodil, Uldall, ank. Esbjerg 5./8. — Dagmar, Mathiasen, ank. Sevilla 3./8. — Nerma, Mikkelsen, afg. Stettin 6./8. til Sörnäs. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 6./8. til København.

København. Hafnia, Hansen, afg. Smyrna 5./8. — Russia, Poulsen, afg. København 4./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Emden 4./8. — Dania, Lindberg, afg. Rotterdam 19./7. — Normania, Ericksen, afg. København 5./8. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 24./7. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 29./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 30./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Fernandina 22./7. — Patria, Larsen, ank. Annapolis 2./8. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 4./8. — Astoria, Neergaard, ank. Baltimore 26./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Calais 28./7. — Gallia, Nielsen, afg. Grimsby 30./7. — Caledonia, Hansen, ank. Boness 5./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 29./7. — Kotionia, Rasmussen, afg. Rotterdam 29./7.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 3./8. — Granaria, Poulsen, afg. Baltimore 5./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Calais 4./8. — Estonia, Winckler, afg. Llanelly 5./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. South Shields 5./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Ghent 3./8. — Secalia, Jensen, ank. Valencia 1./8. — Frumentia, Andersen, afg. København 5./8. — Boscia, Skovgaard, ank. London 2./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 23./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseilles 3./8. — Nelly, Clausen, pass. Portland 30./7. for Barcelona. — Fanny, Eriksen, ank. Trångsund 2./8. — Lilly, Nielsen, ank. Liverpool 1./8. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 1./8. for Barcelona. — Dagny, Sørensen, pass. Ouessant 4./8. for Pasages. — Mary, Bang, afg. København 3./8. til Skellefteå.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juul-Hansen, ank. Genua 7./8. — Samui, Fine Licht, afg. Singapore 23./7. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Port-Said 26./7. til Bordeaux. — Chumpon, Hansen-Rauu, afg. Suez 2./8. til Colombo. — Pan-

gan, Knudsen, ank. Bangkok 5./8. — Indien, Berg, afg. Shimonoseki 4./8. til Shanghai. — Tranquebar, v. Deurs, afg. Antwerpen 30./7. til Port-Said. — Siam, Cortsen, afg. Hongkong 1./8. til Singapore. — Cathay, Kruse, ank. Frederiksstad 5./8. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 2./8. til Trinidad. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 29./7. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, afg. London 6./8. til København.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. La Rochelle 7./8. — Martha, Christensen, afg. Hernösund 5./8. — Elna, Rathje, ank. Terneuzen 6./8. — Therese, Pedersen, ank. Burntisland 7./8. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 6./8. — Jeanne, Løffer, ank. Dundee 6./8. — Vera, Riso, ank. Archangel 7./8. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 6./8. — Anine, Leth, afg. Arzew 3./8.

Svendson & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, ank. Stettin 3./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Burntisland 6./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Helsingør 5./8. — Peter Willemoes, Møller, ank. Brandøhamn 4./8. — G. Koek, Jørgensen, afg. Petersborg 6./8. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Stettin 5./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rostock 5./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Libau 6./8. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Jacobstad 4./8. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Newcastle 6./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Lüleek 6./8. — N. F. Høffding, v. Deurs, ank. Honfleur 29./7. — Ajax, Brorsen, ank. Bristol 2./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Petersborg 2./8. — H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Rouen 6./8.

Urania. P Polarstjernen, Branth, afg. Barrow 31./7. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Pillau 5./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Djedjelli 3./8. — Urania, Clausen, afg. Hamburg 4./8.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Petersborg 5./8. — Kronprins Frederik, Andersen, afg. London 3./8. — England, Andersen, afg. Petersborg 30./7. — Holland, Poulsen, afg. Yxpila 5./8. — Rusland, Madsen, ank. Esbjerg 5./8.

Europa. Europa, Hansen, afg. Leith 5./8. — Frankrig, Friis, ank. Hungerburg 3./8. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 3./8.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, afg. Sörnäs 6./8. til Antwerpen.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 4./8. — Helene Sørensen, afg. Spjutsund 6./8. — Sjælland, Dam, afg. Burntisland 4./8. — Agnete, Sonnichsen, ank. Reval 4./8. — Herminia, Hansen, afg. Libau 6./8. — Alice, Schultz, afg. Seaham 5./8.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Ostende 29./7. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Petersborg 29./7. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 1./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Emden 4./8. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Rotterdam 2./8.

Thore. Mjølner, Clausen, afg. Troon 3./8. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorshavn 4./8. til København. — Sterling, Nielsen, afg. København 5./8. til Reykjavik. — Gambetta, Riise, afg. Stavanger 5./8. til Færøerne og Island.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Brabestad 29./7. — London, Bom, afg. Windau 1./8. til Antwerpen. — Paris, Tholander, ank. Riga 5./8. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 5./8. til Terneuzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Blyth 4./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. West Hartlepool 31./7. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 30./7. til London.

Frem. Austa, Bagger, ank. Boness 2./8. — Vera, Thing, afg. København 6./8. — Freja, Nielsen, afg. Brandø 4./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Petersen, ank. Hull 5./8.

Æro. Ceres, Bager, ank. Banff 4./8. — Norden, Rasmussen, ank. Nyköping 3./8. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Nantes 3./8. — Hertha, Krull, ank. Bridlington 3./8. — Eos, Christensen, ank. Borgå 3./8. — Fremad, Hansen, ank. Reykjavik 3./8. — Claudia, Aalborg, ank. Casablanca 3./8. — Johanne, Stegmann, ank. Uckermünde 4./8. — Marie, Østermann, ank. Hau 4./8. — Karen, Albertsen, ank. Holtenau 5./8. — Arietis, Andersen, ank. Geestemünde 4./8. — Astræa, er pass. Falmouth 5./8. p. R. t. Hamburg. — Henry, Bager, ank. West Wemyss 5./8. — Freya, Petersen, ank. Warnemünde 6./8. — Mary, Andersen, ank. Kronstadt 6./8. — Anne, Mikkelsen, ank. Falmouth 6./8. — Debora, Rasmussen, ank. Sunderland 5./8. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Hamburg 4./8. til Maracaibo.

INDHOLD

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — København, d. 9. August 1910. — Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsetterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen

Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havestill Salg

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St Petersburg
Tigr.: „Hansenc“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansenc“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,

Skibsmæglere.

Havari-Kommissionærer.

Kjøbenhavn.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A|S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

„GIDEON“

Motoren for Benzln,

Petroleum, Raaoille ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 427

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventar

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling.

(Slutning.)

Forskelligt.

Formanden: Der er indløbet følgende Skrivelse til Bestyrelsen: »Fanø Skibsrederforening har anmodet mig om at forelægge for den højtærede Bestyrelse en Sag angaaende Forbud mod Fragtfart mellem Esbjerg og Fanø med Anmodning om Deres velvillige Bistand.

Færgeriet herseds har i Foraaret nedlagt Forbud mod fornævnte Fragtfart, der udøves af Smaaskippere. Idet Færgeriet formener sig eneberettiget til at overføre Gods saa vel som Passagerer i Følge kongelig Bevilling; da der i samme Bevilling henvises til, at Bevillingshaverne er Ministeriets Fortolkning undergivet, har Fanø Skibsrederforening andraget hos Handelsministeriet om en Fortolkning af, hvorvidt Smaaskippere kan udøve en saadan Fart uden at komme i Strid med nævnte Bevilling.

Under 14. April d. A. har Handelsministeriet erklæret, at da Afgørelsen af det paagældende Spørgsmaal henhører under Domstolene og ogsaa er indbragt for disse, finder Ministeriet ikke Anledning til at udtale sig om Sagen.

Da det i Danmark tager flere Aar, inden en saadan Sag paa den Maade bliver afgjort, er saaledes al fri Sømaring standset her indtil videre.

Skulde Bestyrelsen ønske yderligere Oplysninger, vil jeg kunne give disse paa Generalforsamlingen, hvor jeg agter at møde.

Ærbødigst

J. H. Svarrer.«

Vi har drøftet den Sag i Bestyrelsesmødet i Gaar og vilde naturligvis gerne støtte Skipperforeningen paa Fanø med at føre Sagen frem; men der er altsaa nedlagt Fogedforbud (Kaptajn Svarrer: Ja.) og der staar, at Sagen er indanket for Domstolene. Vi kan ikke se, at vi kan gribe ind, saa længe Sagen verserer for Domstolene. Men maaske vi kunde faa yderligere Oplysninger af Hr. Svarrer.

Kaptajn Svarrer: Jeg mener, om Bestyrelsen ikke kunde bidrage til at faa Ministeriet til at afgive Erklæring i Sagen, saaledes at denne Proces kunde forebygges, idet jeg mener, at saa snart Ministeriet har afgivet sin Fortolkning, maatte den være afgørende.

Formanden: Af hvad Grund Ministeriet siger, at Sagen skal henvises til Domstolene, kan vi ikke rigtigt forstaa. Men en anden Side af Sagen er: Da der er nedlagt Fogedforbud, grundet paa, at Ministeriet skal afgøre Sagen, men Ministeriet har afslaaet det og henvist den til Domstolene, kunde man saa ikke tænke sig, at de vedkommende Folk har Ret til at fortsætte med Arbejdet, indtil Dømmen er falden, eller er de muligvis undergivet Forbudet, indtil Dømmen er falden? Vi vil gerne forhøre hos Ministeriet, hvilken Mening det har, vi skal gøre alt, hvad der staar i vor Magt, for at de Folk kan opnaa deres Fragtfart.

Kaptajn Svarrer: Fanø Skibsrederforening vil være meget taknemmelig derfor. Vi har Løfte fra Folkelingsmand Stehsager om, at han ogsaa vil bidrage sit til, at Sagen kunde faa en Ende. Vi har tidligere haft en saadan Proces, og det varede flere Aar, inden Kendelsen blev afsagt.

Formanden: Vi skal gøre hvad der slaar i vor Magt for at bringe Sagen frem, og hvis vi skulde kunne medvirke til, at den faar en heldig Løsning, vil vi naturligvis gøre det.

Kaptajn Svarrer: Det lakker jeg for paa Fanø Skibsrederforenings Vegne.

Mægler H. A. Hansen: Som det vil være den arede Forsamling bekendt, er den sidste Lov om Kon-

sulatafgiften nu mere end fem Aar gammel, den er nemlig fra April 1905. Da denne Sag var til Behandling paa Rigsdagen, blev der saa vel i Folketinget som i Lands-tinget udtalt fra samtlige Partiers Side, at i Følge den Udvikling, som er foregaaet i en Række af Aar, er denne Afgift, som udelukkende hviler paa Skibene, blevet en Uretfærdighed, og at den burde lettes, eventuelt stryges. Alle Partier var enig herom. Der var den Gang ligesom en almindelig Forstaaelse, der ogsaa kom til os, om, at om tre Aar vilde denne Afgift blive helt ophævet. Der var af et enkelt Parti stillet Ændringsforslag om fuldstændig Ophævelse af Konsulatafgiften, men som det gaar med saa mange Ting, der gik Politik i denne Sag, og det blev betydet Ændringsforslagsstillerne, at hvis de ikke tog deres Ændringsforslag tilbage, vilde man vende om og sige: Nu vil vi ikke indrømme nogen Ændring eller Lettelse i Konsulatafgiften. Ændringsforslaget blev taget tilbage, og Loven blev vedtaget, som vi har den nu, men der var, som allerede udtalt, en Underforstaaelse om, at om tre Aar skulde Afgiften helt ophæves. Naar man ikke ophævede den den Gang, til Trods for, at man indrømmede, at den var en Uretfærdighed, var det, fordi afdøde Finansminister Lassen udtalte, at han ikke kunde undvære de Penge. Der kunde jo være noget rigtigt deri, men det synes alligevel mærkeligt at beholde en Afgift, som alle Partier erkender for at være en uretfærdig Byrde, fordi ikke alene Skibsfarten har Gavn af Konsulaterne, men alle Erhverv og specielt i første Række Handelen. Man maa glæde sig over, at Fællesrepræsentationen som omtalt i dens Aarsberetning har rettet Henvendelse til Ministeriet om Ophævelse af Konsulatafgiften. Selv om det hedder, at Finansvæsenet staar meget daarligt, er der ingen Anledning til at lade os være bebyrdet med en Afgift, som er uretfærdig. Jeg foreslaar, at Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at arbejde hen til, at Konsulatafgiften snarest muligt ophæves.

Kaptajn Fischer: Anledningen til, at Dansk Sejlskibsrederi-Forening blev oprettet, var netop Konsulatafgiften. Da Foreningen i sin Tid blev dannet i Odense, var det første Punkt paa dens Program netop Ophævelsen af Konsulatafgiften. Vi har faaet den godt nedbragt, men jeg holder med Mægler Hansen i, at vi skal have den helt og holdent ophævet. Jeg har rundt omkring i Konsulaterne haft Erfaring for, at det først og fremmest er Betalingen af Konsulatafgiften, der interesserer dem.

Formanden: Hvis vi iøvrigt er færdig med vore Forhandlinger for i Dag, kunde jeg ønske at gøre en afsluttende Bemærkning.

Det er gaaet gennem Forhandlingen som en rød Traad, at vi kunde ønske, at Regeringen ikke vilde lade Danmark gaa frem for alle andre Nationer i Henseende til Ændringer Skibsfarten vedrørende, der paalører os forøgede Udgifter, men at den vilde stille sig afventende, indtil vedkommende Spørgsmaal er blevet omtrentlig internationalt. Lad de store Nationer gaa i Forvejen med at paalægge Byrder; naar de har gjort det, saa kan der være en vis Berettigelse til at gøre det samme hos os, men indtil da vilde vi meget gerne være fri for disse forøgede Byrder.

Forsamlingen gav Formandens Udtalelser sin Tilslutning.

Mægler H. A. Hansen: Paa denne vor første Generalforsamling, efter at Konsul Rechnitzer er traadt tilbage fra Formandsstillingen, formener jeg, at vi burde tilsende Konsul Rechnitzer et Telegram, hvori vi udtalte Foreningens forbindtlige Tak for det store Arbejde han i en lang Række Aar har gjort for Foreningen, og ud-

talte Ønsket om, at han maa leve længe. Udformningen vil jeg selvfølgelig overlade til Bestyrelsen, hvis der er Stemning for en saadan Udtalelse.

Formanden: Jeg træffer sikkert Forsamlingens Stemning, naar jeg udtaler, at vi gerne optager Tanken.

Jeg finder, der er Anledning til at bringe vor Dirigent en Tak, fordi han har ledet denne Forhandling saa hensynsfuldt og smukt, som vi blot kunde ønske det.

Formanden udbragte derefter et »Dirigenten leve«, der efterfulgtes af tre Hurraraab.

Kaptajn Fischer udbragte et »Dansk Sejlskibsrederi-Forening leve«, der besvaredes med tre Hurraraab.

Et af Skibsreder J. C. Carlsen udbragt »Formanden leve« efterfulgtes af tre Hurraraab, og et af Mægler H. A. Hansen udbragt »Bestyrelsen leve« besvaredes ligeledes med tre Hurraraab.

Mødet hævet Kl. 4,20.

Kjøbenhavn, d. 12. August 1910.

Ny Kullasteapparater i Hull. Der er i Hull, i Følge det derværende Konsulats Beretning, en stadig Tiltagen i Kuleksporten, og denne oversteg især for et Par Aar siden Havnens Afskibningsapparaters Evne, hvorved der til Tider forarsagedes alvorlige Forsinkelser i Skibstrafiken. Siden den Tid har Jernbaneselskaberne bestræbt sig for at afhjælpe denne Mangel, og de nu eksisterende Apparater siges for North Eastern Railway Co.'s Vedkommende alene at kunne afskibe c. 10,000 Tons pr. Dag mere end i 1907.

Ved de nyeste Kulafskibningsapparater, der i Hull skal tages i Brug i Løbet af kort Tid, anvendes for første Gang i England til Afskibning af Kul det saakaldte »Bælt-system«. Kullene styrtes fra Jernbanevognene ud paa et $3\frac{1}{2}$ Fod bredt med Gummi overtrukket Bælte uden Ende, der løber over to Valser. Ved Hjælp af dette føres Kullene parallelt med Skibet op i en Højde af 30 Fod over Vandfladen, hvor de da overføres paa et andet, Bælte, der gaar vinkelret paa det første og fører Kullene ned i Lasten.

Denne Metode menes at ville frembyde store Fordele fremfor de tidligere anvendte Kullastningsapparater, idet Indladningen kan foregaa hurtigere og med mindre Brækage paa Kullene, foruden at den regelmæssige og vedvarende Indladning letter Lempningen af Kullene i Skibet.

(»Meddelelser fra Udenrigsministeriet«.)

Fra Lübeck skriver fire Sejlskibsførere til os:

Vi undertegnede Skibsførere sluttede for kort Tid siden Fragt hos Firmaet Vilh. Ganswindt i Danzig om at laste Melasse i Frihavnen i Neufahrwasser til Lübeck à Mk. 4 pr. Ton. Aflaster i Neufahrwasser var Baltische Sukkerfabrik, medens Befragter og Modtager af Ladningen var Hr. F. H. Bertling i Lübeck. Certepartiet indeholdt de sædvanlige Klausuler om, at Ladningen bragtes frit til og fra Borde, og at Købmanden klarerede for Ladningen, Kaptajnen for Skibet. Under Indlastningen var der stationeret en Toldvagt paa Kajen for at holde Kontrol med Ladningen, hvilken vi dog baade i Følge Certepartiets Ordlyd og i Følge Udtalelser saavel af Toldvæsnet som af andre ansaa for Skibet uvedkommende. Imidlertid modtog enhver af os, saasnart det sidste Fad var over Lønningen, Besked fra Sukkerfabriken om, at vi straks maatte gaa ud af Frihavnen, da vi ellers vilde komme til at betale den paa Kajen stationerede Toldvagt, der vedblivende skulde gaa Vagt, saa

længe Skibene laa der, men da vi hos vor Mægler, Hr. Vilh. Ganswindt, havde faaet den Oplysning, at vi intet havde at betale, saa længe vi laa i Frihavnen, men derimod vilde have at betale Vagten, hvis vi gik ud af denne, før vi gik til Søs, svarede vi, at saasnart vi var udklareret, vilde vi sejle. Vi blev som Følge deraf liggende i Frihavnen til Skibene var udklareret og afsejlede saa efter kort Tids Forløb.

Ved Tegning af Konnossementer paa Sukkerfabrikens Kontor og ved Udklaringen af Skibene, var der ikke Tale om, at disse havde noget at betale; ejheller under Udlosningen her i Lübeck. Vi blev derfor mere end forbavsede, da vi ved Henvendelse om Fragtens Udbetaling modtog den Meddelelse fra Hr. Bertling, at han i Følge Regning fra Sukkerfabriken vilde afkorte os et Beløb i Fragten, der for de forskellige Skibe varierede imellem 20 og 42 Mk., for den i Neufahrwasser stationerede Toldvagt.

Selvfølgelig vilde vi ikke gaa ind paa et efter almindelige Retsbegreber saa uretsfærdigt Forlangende og har derfor forhandlet med Hr. Bertling om Sagen. Vi modtog derefter gennem en Prokurist fra nævnte Firma kort og godt den Besked, at Halvdelen vilde Firmaet betale, og hvis vi ikke vilde indgaa derpaa, kunde vi se, hvor vi i det Hele fik nogen Fragt betalt.

At en saadan Handlemaade kun fortjente ét Svar: nemlig at anlægge Proces, er indlysende; men tvunget af Omstændighederne og ved Udsigten til de Offre, som det vilde koste os Smaaskippere at anlægge Proces i Ulandet mod et stort og pengestærkt Firma, saa vi os nødsaget til at gaa ind paa en Fordring, som vi med god Grund formener, at Hr. Bertling hverken har juridisk eller moralsk Krav paa.

For yderligere at oplyse det rette Forhold, skylder vi at meddele, at den Sum, vi er blevet afkrævet, snarest overstiger det Beløb, som Toldvagten kostede hele den Tid, Skibene har ligget under Lastning, og at det bevisligt ikke er Kutyme i Neufahrwasser, at Sejlskibene betaler den Slags Udgifter. Der gøres imidlertid kraftige Forsøg paa at ændre dette Forhold, hvad der ses af, at et Skib, der nu er under Vejs her til Lübeck, har en Klausul i sit Certeparti, der siger, at Skibet betaler Toldvagten. Vi har ogsaa her bragt i Erfaring, at af to udenlandske Skibe, der kort før os lastede hertil paa ligelydende Certepartier med vore, er det ene igennem sin Mæglerregning i Danzig blevet afkortet 30 Mk., medens det andet blev afkortet et lignende Beløb efter Udlosningen her for den i Neufahrwasser stationerede Toldvagt.

Vi overlader nu roligt til andre at bedømme Karakteren af den Handlemaade, som vi har været Genstand for fra vor Mæglers Side i Danzig, men særlig fra Hr. Bertlings Side her i Lübeck. Hensigten med ovenstaaende er at advare ærede Kolleger, der muligvis kunde komme i samme Situation, som vi, om at tage sig i Vare for denne ny Kutyme, som søges indført, thi hvad den betyder for et Sejlskib, der er afhængig af Vind og Vejr, behøver vi ikke at fremhæve. Ligeledes bør man sørge for at tage sine Forholdsregler før Ladningen udleveres, hvis man kommer her til Lübeck med Melasse fra Neufahrwasser til Hr. F. H. Bertling, paa et efter almindelige Retsbegreber rent Certeparti.

Lübeck, den 30. Juli 1910.

Hans Nielsen, Jens Hansen,
Gal. »Zakæus« af Marstal. Sk. »Nikoline« af Marstal.
Jensen, Clausen,
Sk. »Columbus« af Rønne. 3/m. Sk. »Kastor« af Rønne.

Hals Fyrtaarn. Under Bugsering til Pladsen for det ny Hals-Barre-Fyr er den svære Cylinder, som

skal danne Fundamentet for Fyrtaarnet, sunket paa Grund af haard Kuling med deraf følgende høj Sø 4 Sm. SØ. for Hals Fyrskib.

Transporten foregik paa Regning og Risiko af Entreprenøren, hvem Oplagelsen ogsaa paahviler.

Marineministeriet har straks ladet Cylinderen, over hvilken der kun er to Fod Vand, afmærke med Vragfyrskib.

Efter hvad der meddeles, maa Grunden til Uheldet søges i uheldige Vejrforhold og da navnlig i, at Vinden pludselig sprang om, hvorved der satte en høj Sø, som trængte ind gennem Lugerne.

Fra Entreprenørens, Firmaet N. C. Monbergs, Side har man straks truffet Forberedelser til at hæve Fundamentet, hvilket ikke vil være forbundet med særligt store Vanskeligheder, da Cylinderen, som nævnt, er sunken paa lavt Vand, saa der kun staar to Fod Vand over den. Man agter uden om den at anbringe en Krans af kombineret Træ og Jern og derefter foretage Udpumpningen.

I Tilfælde af gunstigt Vejr ventes denne tilendebragt i Løbet af en Uges Tid og vil ikke medføre synderligt store Omkostninger. (»Berl. Tid.«)

Sundhedsforanstaltninger i Spanien. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget Meddelelse om, at den spanske Regering under Hensyn til Koleræens Tiltagen i Rusland og for at kunne føre bedre Kontrol med russiske Varer, der indføres til Spanien, og da navnlig saadanne Varer, der hidrører fra Havnene ved det asovske og sorte Hav, har paabudt, at Sundhedsautoriteterne i spanske Havne fra d. 22. f. M. at regne skal paase, at Varer af russisk Oprindelse er forsynet med et af vedkommende spanske Konsul paa Afsendelsesstedet bekræftet Oprindelsescertifikat.

Konsulatvæsenet. Under 20. Maj har Kongen udnævnt A. Hellborn Hansen af Hiogo (Kobe) i Japan til ulønnet dansk Konsul sammesteds.

Under 25. f. M. har Kongen anerkendt Underdirektør i den dansk-vestindiske Nationalbank A. Holst af St. Thomas som svensk Konsul for de dansk-vestindiske Øer.

Ny Tørdok ved Dover. I Havnen ved Dover skal der bygges en ny Tørdok, som skal kunne optage saavel Skibe af Dreadnought Klassen som Handelsmari- nens største Skibe. Den Plads, der er udset til den ny Dok, ligger dels i den nuværende Handelshavn og dels paa en tilstødende Grund, der ejes af Byen Dover. (»Hansa.«)

Skoleskibet »Viking« er d. 10. ds. ankommet til Port Louis paa Mauritius. Alt vel.

(Ritz. Bur.)

Truende Sømandsstrejke i England.

Som det var bebudet, har Præsidenten for Board of Trade, Mr. Buxton, d. 28. Juli modtaget en Deputation af Sømænd ledsaget af 20 til 30 Parlamentsmedlemmer, der med Mr. Havelock Wilson som Ordfører søgte at overbevise Præsidenten om det ønskelige i, at der oprettedes et Enighedskammer. Efter »Shipp. Gaz.« gen-

giver vi her et kort Resumé af de ved denne Lejlighed førte Forhandlinger.

Mr. Wilson fremhævede, at det var Deputationens Opgave at gøre Præsidenten bekendt med, at de engelske Sømænd allerede i mange Aar havde næret Ønsket om et saadant Enighedskammer. Man havde nylig sendt alle Skibsredere i de forenede Kongeriger en Skrivelse, i hvilken der, saavdt Taleren kunde se, ikke var noget fornærmeligt. Der forlangtes ikke andet af Skibsrederne, end at de skulde gaa ind paa Oprettelsen af et nationalt Enighedskammer, som kunde overveje visse Klagepunkter, som Sømændene havde fremsat. Man havde imidlertid kun modtaget 40 à 50 Svar paa 500 Breve, og af disse var kun tre imødekommende, medens næsten alle de andre henviste Sagen til Shipping Federation. Dennes Leder, Mr. Cuthbert Laws, havde imidlertid i en privat Skrivelse til Skibsrederne gjort gældende, at Sømændenes Cirkulære ikke fortjente videre Opmærksomhed, fordi den Forening, som havde udsendt det, kun repræsenterede et ubetydeligt Mindretal af Sømændene. Derfor henvendte disse sig nu til Mr. Buxton for at bede ham om at gøre sin Indflydelse hos Skibsrederne gældende, da det fremsatte Ønske ogsaa deltes af de Sømænd, som stod udenfor Unionen. Hvis disse ikke fik deres Ønske om et Enighedskammer opfyldt, saa stod der dem kun en Vej aaben, nemlig at strejke. Sømændene ønskede ikke Kamp, men hvis det kom til en saadan, saa var alt, hvad de ønskede af Board of Trade, som det Departement, der var ansvarligt for Skibenes Sødygtighed, at det vilde administrere de Afsnit af The Merchant Shipping Act, som angik Antagelse af Sømænd, fuldstændig upartisk. I de sidste Dage var der forefaldet Tilfælde, hvor Board of Trade ikke syntes at have handlet upartisk.

Hertil svarede Mr. Buxton, at det var ham en Glæde at modtage Deputationen, og at det ofte havde været Board of Trades Opgave at mægle mellem Kapital og Arbejde, hvilket ogsaa i mange Tilfælde var lykkedes. Taleren behøvede derfor ikke at sige, at han var i nøje Overensstemmelse med de almindelige Principer, som Mr. Wilson havde fremsat. Selvfølgelig kunde det ikke skjules, at der var betydelige Vanskeligheder at overvinde i nærværende Tilfælde, og at det var nødvendigt at overveje begge Sider af Sagen. Den tilstedeværende Forsamling repræsenterede udelukkende Sømændene, og hvis Taleren skulde kunne yde nogen Tjeneste, maatte han ogsaa høre Skibsbederne og haabe paa god Velvilje fra begge Sider. Board of Trade vilde være glad, hvis det kunde bringe Overensstemmelse mellem Parterne tilveje med Hensyn til Spørgsmaalet om et Enighedskammer. Man maatte dog ikke vente, at Taleren straks vilde gaa i Detaljer om Sagen, saa meget mere som de to første Maaneder paa Grund af Ferien var en uheldig Tid til at ordne den Slags Sager i. Om Board of Trades Upartiskhed maatte man ikke tvivle.

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har der i de fleste Retninger været fragtet noget mindre end Ugen forud, men Raterne viser intel Steds næneværdige Forandringer. La Plata er maaske nærmest en Kende flovere (13/ à 13/6 O. C. betalles for nogle enkelte Baade fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. August), men derimod udfoldede Sortehavet etc. en Del mere Liv til en Ubetydelighed højere Fragter. Fra Azow betalles 8/3 til Rotterdam, 8/6 Antwerpen, fra Novorossisk 7/9 til Rotterdam og fra Sulina 8/9 N. C. alt pr. prompt.

Østen er stille men ret fast. Fra Kurrachee betalles 13/6 paa Netto Betingelser for en stor Baad til Liverpool. Kalkutta betalte 19/6 Jule til udsøgt Havn og fra Australien sluttedes for Korn til 24/9 U. K. eller Kontinentet pr. August, 24/ pr. Oktober. Nordamerika viser meget ringe Liv. Fra St. John betalles for Planker 31/3 én Lossehavn, 32/6 to Lossehavn paa Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Fra Østersøen har det været smaat med Kornafskibningerne, medens Trælastfragter har været jævnt rigeligere, navnlig fra Rusland, men ved det betydelige Udbud af Tonnage, har Raterne ingen Fremskridt gjort. Kulfragterne er ingen Forandringer undergaaet i nogen Retning.

Fra Sø og Land.

Det savnede Barkskib »Prinsesse Marie«. Endnu er der ikke hørt noget om Barken »Prinsesse Marie« og dens Besætning. Der er nu hængaet henved fem Maanedre siden man sidst hørte om Barken, som 2. Marts blev præjet udenfor Bass-Strædet af et engelsk 4/m. Skib »Lock Garry«. Dette Skib ankom 5. Marts til Melbourne, medens »Prinsesse Marie« endnu ikke er ankommen til sit Bestemmelsessted Smoky Bay, der ligger noget længere oppe paa Kysten. Den Mulighed er der jo, at »Prinsesse Marie« er blevet afmaestet eller har mistet Røret og i den Tilstand driver Øst over, udenfor de almindelige Skibsruiter; men da Skibet er godt forsynet med Proviant, vil Besætningen i saa Fald i lang Tid kunne holde det gaaende om Bord i »Prinsesse Marie«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 6./8. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 31./7. — Algarve, Borries, ank. Borgå 10./8. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 11./8. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Havre 10./8. — Antwerpen, Madsen, afg. Dartmouth 7./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, afg. Boston 10./8. til Norfolk. — Arno, Strubberg, afg. herfra 10./8. til Riga. — Aurora, Fischer, afg. London 10./8. til Hull. — Baron Stjernblad, pass. Brunsbüttel 9./8. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. herfra 9./8. til Oran. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Tarragona 10./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 8./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Genua 10./8. til Spezia. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 8./8. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 7./8. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 9./8. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 9./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 10./8. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 4./8. til Kristiansand. — Hengest, Mueck, afg. herfra 9./8. til Riga. — Hjelm, Kvillesbeck, oplagt. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 7./8. — Jolantha, Simonsen, ank. Königsberg 4./8. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 9./8. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 3./8. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 8./8. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, pass. Holtenau 7./8. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. hertil 10./8. — Loire, Craignon, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, ank. Riga 8./8. — Louisiana, Ørsted, afg. herfra 25./7. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 7./8. — Moskov, Jon Jønsen, ank. hertil 5./8. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Limni 9./8. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 9./8. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisnette, afg. Riga 9./8. til Petersborg. — Omsk, Harder, ank. Libau 8./8. — Oscar II, Hempel, afg. herfra 11./8. til Kristiania. — Pennsylvania, Lissner, ank. Hamborg 10./8. — Perm, Christensen, ank. Libau 10./8. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 8./8. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 4./8. — Seine, Dampf, afg. Dunkerque 10./8. hertil. — Saxo, Gotthard, afg. Danzig 10./8. hertil. — Texas, Mühlhoff, pass. Ouessant 31.7. for Buenos Aires. — Thvra, Jørgensen, ank. Stettin 7./8. — Tiber, Bech, ank. Nyvstad 10./8. — Tyr, Thauing, afg. herfra 9./8. til Windau. — United States, Gøtche, ank. New York 9./8. — Vendssæl, Larsen, pass. Holtenau 10./8. for Kjøbenhavn. — Viking, Meyer, afg. Bergen 10./8. Nord paa. — Karin, ank. hertil 9./8. — Vadsø, afg. Stettin 9./8. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 5./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 4./8. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 8./6. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 5./8. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Petersborg 9./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 9./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 2./8. —

Michail Outchoukoff, Harboe, ank. Belfast 8./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Grimsby 8./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Blyth 8./8. — Nawa, Dahl, ank. Rotterdam 1./8.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, ank. San Juan 6./8. — Nexos, Basse, ank. Barcelona 9./8. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 8./8. til Hull. — Johanne, Thøgersen, ank. Kotka 9./8. — Karla, Nielsen, ank. Kotka 8./8. — Marie, Larsen, ank. Zwyndrecht 9./8. — Cito, Jensen, afg. Wasklot 7./8. til Cartagena. — Napoli, Brinch, pass. Gibraltar 7./8. for Bristol. — Bodil, Uldall, afg. Esbjerg 8./8. til Trångsund. — Norma, Mikkelsen, afg. Stettin 6./8. til Sörnäs. — Alfa, Lauritsen, pass. Hanstholm 8./8. for Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Algier 5./8. — Russia, Poulsen, ank. Kronstadt 9./8. — Carl Hecksler, Starek, ank. Emden 4./8. — Dania, Lindberg, ank. Filadelfia 6./8. — Normannia, Pedersen, ank. Kronstadt 10./8. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 29./7. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 30./7.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Ferdinandina 22./7. — Patria, Larsen, ank. Annapolim 2./8. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 4./8. — Astoria, Neergaard, ank. Baltimore 26./7.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Methil 6./8. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 7./8. — Caledonia, Hansen, ank. Boness 5./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Dunkerque 6./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Blyth 6./8.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Kiel 8./8. — Granaria, Poulsen, afg. Baltimore 5./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Calais 4./8. — Estonia, Winckler, ank. Cardiff 6./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Boness 6./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Seaham Harbour 8./8. — Secalia, Jensen, ank. Valencia 1./8. — Frumentia, Skov, afg. Kjøbenhavn 5./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Blyth 8./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 7./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Brahestad 7./8. til Zaandam. — London, Bom, ank. Antwerpen 8./8. — Paris, Tholander, ank. Riga 5./8. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 5./8. til Terneuzen.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Blyth 4./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. West Hartlepool 6./8. til Brahestad. — Roma, v. Thun, ank. London 7./8.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Stettin 10./8. — Lars Kruse, Mathiasen, ank. Swinemünde 10./8. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Helsingør 9./8. — Peter Willemoes, Møller, ank. Brandöhamn 3./8. — G. Koch, Jørgensen, pass. Kjøbenhavn 10./8. nordg. — Hans Tausen, Klauborg, ank. Stettin 5./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rostock 5./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 8./8. nordg. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Kjøbenhavn 9./8. nordg. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. N. Sundby 9./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Lübeck 6./8. — Ajax, Brorson, afg. Bristol 9./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 5./8. nordg. — H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Blyth 8./8.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. Riga 4./8. — Hamlet, Jørgensen, afg. Newcastle 6./8. — Helga, Pii, ank. Grimsby 5./8. — Rolf, Reese, ank. Blyth 3./8. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Methil 2./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Marseille 3./8. — Nelly, Clausen, ank. Barcelona 9./8. — Fanny, Eriksen, ank. Koivusaari 2./8. — Lilly, Nielsen, ank. Fleetwood 9./8. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 10./8. — Dagny, Sørensen, ank. Pasages 6./8. — Mary, Bang, afg. Skellefteå 9./8. til Gefle.

Ære. Emanuel, Svane, ank. Honfleur 9./8. — Enigheden, Jensen, ank. Burntisland 9./8.

Heimdal. Helga, Vaaben, Hansen, ank. La Rochelle 7./8. — Martha, Christensen, afg. Hernösand 5./8. — Elna, Rathje, ank. Terneuzen 6./8. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 8./8. — Simone, Møller, afg. Sundsvall 6./8. — Jeanne, Løffer, afg. Dundee 9./8. — Vera, Riso, ank. Archangel 7./8. — Daisy, Lagesen, afg. Rouen 8./8. — Anine, Leth, afg. Arzew 3./8.

Det østasiatiske Kompagni. Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 30./7. til Port Said. — Indien, Berg, ank. Shanghai 6./8. — Sia, Cortsen, ank. Singapore 8./8. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port-Said 3./8. til Singapore. — Paungan, Knudsen, ank. Bangkok 5./8. — Samui, Fine-Licht, afg. Singapore 23./7. til Port-Said. — Bintaug, Juel-Hansen, ank. Genua 7./8. — Bandon, Thomsen, afg. Bordeaux 10./8. til London. — Cathay, Kruuse, afg. Frederiksstad 8./8. til Newcastle o. T.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Portland 29./7. til St. Thomas. — St. Jan, Ingeman, afg. Paramaribo 2./8. til St. Thomas. — St. Croix, Jensen, ank. Kjøbenhavn 9./8.

(Fortsættes Side 501.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegneiser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1661. Vandstand, Thyborøn-Kanal, Jyllands V.-Kyst, Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Høiyvande: Paa Havrevæn 3,5 m, i Langholn-Løb 2,5 m, i Svanholm-Løb 2,5 m, i Kobberø-Løb 3,5 m, i Gaasholn-Løb 2,5 m. Der er saaledes for Tiden 2,5 m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden.

1662. Hindring for Sejladsen, Hals Fyrskib SØ, Kattegat. Det til Hals-Barre Fyr bestemte Fundament er under Transport til Bestemmelsesstedet sunket c. 4 Sm. SØ for Hals Fyrskib i c. 10 m Vand, saaledes, at der kun er 0,5 m Vand over det. Et Fyrskib er udlagt tæt N. for det sunke Fundament. Skibet er graat og viser de for Mærkeskibe for Vrag gældende Signaler.

Samtidig er det til Brug ved Arbejderne paa Hals-Barre Fyrtaarn udlagte Mærkeskib inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1266. Kjøbenhavn 1910.)

1663. Vrag afmærket, Høllenderdyb, Sundet. En Galease er sunket i Høllenderdyb, 250 m S. 60° V. fra den hvide Stumpønde med to nedadvendte Koste SV. for Smagrudene. Et Vragfyrskib er udlagt 200 m V. for Vraget.

1664. Afmærkning forandres, Vejle-Fjord, Lille-Bælt. Afmærkningen i den gravede Rende i Vejle-Fjord forandres og er fra den 15de August 1910 saaledes:

I den ydre Del af Renden er de fire hvide Bøjer paa S-Siden mellem den hvide Bøje med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost og den hvide Bøje med hvid Stage og 2 nedadvendte Koste ombyttet med Bøjer med korte, hvide Stager.

Strækningen fra Skyttehusmolen til den S-lige Havnemole er paa S-Siden Skyttehusmolen (Haar-Øide) er paa S-Siden afmærket med 6 Bøjer med korte, hvide Stager og paa N-Siden med 7 Bøjer med korte, røde Stager.

Strækningen fra Skyttehusmolen til den S-lige Havnemole er paa S-Siden afmærket med 3 Halmprikker med hvid Stage, paa N-Siden med 3 Risprikker med rød Stage. (Kort Nr. 117. Danske Løds, Side 353. Havne-Løds, Side 144. Søu.-Port., Side 30.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1665. Vande forandret, Stenskråråna, Bohus, Sverrig. Vanden ved det S-lige Indløb til Stenskråråna, S. for Gullholmen Lødsplads, skal være sort med hvidt Bælte, 3, m høj med sort Ballon. Hele Højten 5,1 m.

24,5 m Ø. Lgd., og en 4,1 m Baee i Kbl. S. 32° Ø. fra Seneskjær, paa 60" 10' 3" N. Br. 5° 24' 3" Ø. Lgd. Mellem disse to Baee er der uret. En 0,5 m Baee 100 m S. 45° Ø. fra Skejsholmen Ø.-Punt. 60° 9' 5" N. Br. 5° 24' 3" Ø. Lgd. En 0,5 m Baee 200 m S. 36° V. fra Skejsholmen SV.-Punt. 60° 9' 5" N. Br. 5° 23' 5" Ø. Lgd.

1669. Baee fundet, Bjørnær, Hatingen, Bjørnefjord. En 4,1 m Baee er fundet 100 m V. for Bjørnær NV.-Spids. 60° 8' N. Br. 5° 23' 5" Ø. Lgd.

1690. Baer fundet, Væerne, Bjørnefjord. En Baee, som falder tør, er fundet i Kbl. N. 40° V. fra Væskjær. 60° 4' 2" N. Br. 5° 22' 0" Lgd. En 0,5 m Baee er fundet 1 1/4 Kbl. N. 44° V. fra Væskjær. 60° 4' 2" N. Br. 5° 31' 5" Ø. Lgd. En Baee, som falder tør er fundet 1 1/4 Kbl. S. 74° Ø. fra Østre Væse Ø.-Punt. 60° 4' 2" N. Br. 5° 32' 3" Ø. Lgd.

1691. Lystønder midlertidig udlagt, Helgoland, Tyskland. I Helgoland S.-Havn er midlertidig i 15 m Vand udlagt en rød Lystønde A/A, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 8 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 4 Sek. 54° 9' 46" N. Br. 7° 54' 24" Ø. Lgd.

En sort Lystønde 2, der viser rødt To-Blink hver 12 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 6 Sek., er i 4,5 m Vand udlagt paa 54° 10' 25" N. Br. 7° 54' 32" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1464. Kjøbenhavn 1910.)

1692. Forsøgsstande flyttet, Elben. De mellem Fyrskibet »Elbe V« og Wattet udlagte Forsøgsstande er inddraget.

Mellem 100 og 300 m neden for Tønde 14 i Elben ligger i 7 m Vand, uden for Farvandet, Forsøgsstande afmærket med røde Tønder. Pladsen kan ikke besjæles. Tønde 14: 53° 53' N. Br. 8° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 787. Kjøbenhavn 1910.)

1693. Lys- og Klokketønde midlertidig udlagt, Wurster Farvand, Weser. I Wurster Farvand er Spiritønde S. midlertidig ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 53° 42' N. Br. 8° 24' Ø. Lgd.

1694. Vrag, Ackumer Ebe, Ostfriesische Øer. I Ackumer Ebe, mellem Baltrum og Langeoog, ligger et Vrag sunket mellem Tønderne B og C i 2 à 3 m Vand. Tæt N. for Vraget er udlagt en Vragtønde med N-lig Topbetegnelse. 53° 45' 44" N. Br. 7° 26' 36" Ø. Lgd.

1695. Ledefyr tændt, Schluchter, Norderney. Ledefyrene for Schluchter Farvand er atter tændt. 53° 42' N. Br. 7° 9' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1466. Kjøbenhavn 1910.)

1696. Spejlingretning atter til Forsøg, Wester Ems, Ems, Holland. Andvningtønden Wester Ems er atter til Forsøg forsynet med Spejlingretning, som reflekterer Skibes Spegelys. 52° 38' N. Br. 6° 23' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 886. Kjøbenhavn 1910.)

1697. Lys- og Fløjtønde atter udlagt, Thornontank, Thornontank Lys- og Fløjtønde er atter udlagt paa 51° 34' N. Br. 3° 1' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1630. Kjøbenhavn 1910.)

1698. Tønder flyttet, Slijkgat, Zeegat van Goeree. I Slijkgat er Spidstønde Nr. 2 flyttet til 51° 49' 57" N. Br. 3° 51' 53" Ø. Lgd. i 5,0 m Vand, og Nr. 3 til 51° 50' 11" N. Br. 3° 53' 4" Ø. Lgd. i 5,7 m Vand.

1699. Armærkning forandret, Brielsche Gat, Zeegat van de Maas. I Brielsche Gat er en Spidstønde Nr. 6 a udlagt i 2,5 m Vand, paa 51° 55' 47" N. Br. 4° 9' 53" Ø. Lgd., og en Stumpstønde Nr. 10 a i 6 m Vand, paa 51° 55' 45" N. Br. 4° 10' 29" Ø. Lgd. Spidstønde Nr. 7 har nu Ballon.

1700. Lys- og Fløjtønde forsynet med Undervands-Klokke, IJmuiden. Lys- og Fløjtønden IJmuiden er forsynet med Undervands-Klokke, der giver Et-Slag hver 10 Sek. 52° 28' N. Br. 4° 29' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 782. Kjøbenhavn 1909.)

1701. Lystønder udlægges, Vlaamsche Banken, Belgien. Om kort Tid udlægges følgende Lystønder:

En rød Lys- og Fløjtønde Middelerkebank, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., fra Østende Fyr i N. 66° V., og fra Nieuwpoort Fyr i N. 2° V. 51° 17' N. Br. 2° 43' Ø. Lgd.

1666. Grund fundet. Kåringø NNØ. Bohus. En 3 $\frac{1}{2}$ m Grund er fundet NNØ for Kåringø, paa 36° 8' 16" N. Br. 11° 24' 12" Ø. Lgd.

1667. Fyr brændt. Saxemare, Ronneby. Saxemare fyde Fyr, paa Busse-skær, i det V-lige Farvand til Ronneby, er brændt, og Saxemare indre Fyr er derfor slukket indtil videre.

1668. Fyr forandret. Lækår. Bottniske Bugt. Lækår Fyr er nu forandret til et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lyset er grønt fra S. 72° Ø. til S. 32° Ø, hvidt fra S. 32° Ø. til S. 18° Ø, rødt fra S. 18° Ø. gennem S. til S. 10° V., grønt fra N. 27° V. til N. 20° V., hvidt fra N. 20° V. til N. 15° V., rødt fra N. 15° V. til N. 10 $\frac{1}{2}$ ° V. Desuden viser Fyret hvidt, ulørstærket Lys fra N. 46° Ø. gennem Ø. til S. 89° Ø. Fyrtårnets Højde: 6 m. Der er ikke stadig Vaegt ved Fyret. Brændetid: 1ste August—1ste December. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 288. Kjøbenhavn 1910.)

1669. Fyr forandret. Bergskåret. Bottniske Bugt. Bergskåret Fyr er nu forandret til et Blinkfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Blink. Lyset er grønt fra S. 83° Ø. til S. 80° Ø, hvidt fra S. 80° Ø. til S. 69° Ø, rødt fra S. 69° Ø. til S. 59° Ø, grønt fra N. 61 $\frac{1}{2}$ ° V. til N. 58° V., hvidt fra N. 58° V. til N. 56° V., rødt fra N. 56° V. til N. 53° V. Desuden viser Fyret hvidt, ulørstærket Lys mod N. Mod Kågefjæden er Lyset forstærket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 287. Kjøbenhavn 1910.)

1670. Fyr tændt. Hæstvilan. Furuusletsøen. Hæstvilan Fyr er nu tændt. Det er et Fyr med En-Formørkelser e. hver 4 Sek. Lyset er grønt fra S. 23° V. til S. 33° V., hvidt fra S. 33° V. til S. 38° V., rødt fra S. 38° V. til S. 70° V., ulørstærket hvidt fra S. 70° V. og N. til N. 23° Ø, grønt fra N. 23° Ø. til N. 50° Ø, hvidt fra N. 50° Ø. til N. 59° Ø. rødt fra N. 59° Ø. til N. 69° Ø. Flammens Højde 3 $\frac{1}{2}$ m. Lysevnen: 6 Sm. for hvidt, 4 Sm. for rødt, 3 Sm. for grønt Lys. Linseapparat af 6te Orden. Brændetid: 6te Juli til 6te Juni. 59° 28' N. Br. 18° 24' 46" Ø. Lgd. Der er ikke stadig Vaegt ved Fyret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 284. Kjøbenhavn 1910.)

1671. Farvand afmærket. Fiské-Måshaga. Aland. Bottniske Bugt. Finland. Farvandet fra Fiske til Måshaga mellem Lill-Lappö og Bård Holme er afmærket, der er 4, m Dybde i Farvandet.

1672. Fyrskibet »Nekmangrund« midlertidig inddraget. Rusland. I følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Nekmangrund« midlertidig inddraget.

1673. Fyr forandret. Tjeters (Tytårsær). Finske Bugt. Tystisääri Fyr viser nu hvidt Lys fra S. 15 $\frac{1}{2}$ ° Ø. gennem S., V., N. og Ø. til S. 83 $\frac{1}{2}$ ° Ø., grønt Lys fra S. 83 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 55 $\frac{1}{2}$ ° Ø., hvidt Lys fra S. 55 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 42 $\frac{1}{2}$ ° Ø., rødt Lys fra S. 42 $\frac{1}{2}$ ° Ø. til S. 15 $\frac{1}{2}$ ° Ø. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1271. Kjøbenhavn 1910.)

1674. Fyr slukket. Løksa. Pajon Vig. Finske Bugt. Det hvide, faste Fyr paa den nye Bro i Løksa Bugt er slukket. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2209. Kjøbenhavn 1909.)

1675. Vrag afmærket. Lysertø N. Riga Bugt. N. for Vraget af den N. for Lysertø sunke Dampet »Hans Wogatskic« er udlagt en hvid Spirtønde og S. for Vraget en rød Spirtønde. 57° 39' 15" N. Br. 21° 40' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1377. Kjøbenhavn 1910.)

1676. Fyrskibet »Libau« atter udlagt. I følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyrskibet »Libau« atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1076. Kjøbenhavn 1910.)

1677. Løds-Station. Margø. Moonssund. Paa Margø er der Løds-Station for Løds gennem Moonssund. (Kort Nr. 205.)

1678. Fyrs Plads. Nidda. Kurisches Haff. Tyskland. Nidda have Fyr staar paa 55° 18' 15" N. Br. 21° 0' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1618. Kjøbenhavn 1910.)

1679. Forandring af Fyr. Rixhöft. I den første Halvdel af August 1910 slukkes det hvide, faste Fyr paa Rixhöft Ø-lige Taarn, og der tændes et midlertidigt, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 70 m. Det lyser fra S. 87 $\frac{1}{2}$ ° V. gennem V.,

N. og Ø. til S. 48 $\frac{1}{2}$ ° Ø. 54° 49' 54" N. Br. 18° 20' 29" Ø. Lgd. Naar Fyret atter tændes, er det et hvidt Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Marke 2 Sek., Samtidig slukkes ogsaa det hvide, faste Fyr paa det V-lige Taarn. 54° 49' 56" N. Br. 18° 20' 18" Ø. Lgd.

Stormværsel-Stationen ved Rixhöft nedlægges. (Kort Nr. 206.)

1680. Tønde midlertidig forandret. Swinemünde. Spirtønde E ved Indløbet til Swinemünde er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 5 Sek. Lys 3 Sek., Marke 2 Sek. 53° 55' N. Br. 14° 17' Ø. Lgd.

1681. Vrag Bellegænder. Rügen Ø-Kyst. Det ved Göhren sunke Seilskib ligger i 19 m Vand ØNØ for Nord-Perd. En grøn Vragtønde med Ø-lig Topbetejning er udlagt tæt Ø. for Vraget. 54° 21' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1553. Kjøbenhavn 1910.)

1682. Taagsignal. Fyrskibet »Kalkgrund«, Fensborg Fjord. Naar Taagsignalet paa Fyrskibet »Kalkgrund« ikke er i Orden, kimes paa Skibsklokken hver 40 Sek. i 10 Sek. Heres Signaler fra Dampskibe, aflyses et Kanonskud hver 5 Minutter. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1502. Kjøbenhavn 1910.)

II. Kattegat og Skagerrak.

1683. Baer fundet. Helgeraaen. Kristiansfjord. Norge. Ved Helgeraaen er følgende Grunde fundet:

En 7 m Baae e. 1 Kbl. N. 41° V. fra Uhetskær. 58° 59' N. Br. 9° 51' Ø. Lgd. En 7 m Baae 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. S. 55° Ø. fra Ø-Skiskær ved Indløbet til Barrevik. 59° 0' N. Br. 9° 50' Ø. Lgd. En Baae, som falder tør i Kbl. fra Fuglen N.-Spids i Retning mod en N-lige Kungboe. 58° 59' N. Br. 9° 48' Ø. Lgd.

Paa Teinbaerne. S. for Teinøh, er fundet en I m Baae, 300 m S. 21° V. fra Teinøh S.-Pynt. 59° 0' N. Br. 9° 51' Ø. Lgd.

1684. Grund fundet. Lamholmen Ø. Sandefjorden. En 4 m Baae er fundet $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Lamholmen Ø.-Pynt. 58° 36' N. Br. 9° 4' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1685. Fyr forandret. Runde. Norge. Runde Fyr er forandret. Flammens Højde: 37 m. Lysevnen: 17, 16 $\frac{1}{2}$ og 14 $\frac{1}{2}$ Sm. for hvidt, rødt og grønt Lys. Tårnets Højde: 26 $\frac{1}{2}$ m.

Lyset er hvidt, fast fra S. 11° V. til S. 40° V., ind paa Mulenes, hvidt hurtigblinkende derfra til S. 49° V., fri S. om Jelmaren, rødt fast derfra til S. 71° V., fri N. om Jelmaren og Haaskallerne, hvidt fast derfra gennem V. og N. til N. 17° Ø, fri V. om Golla og Sya, hvidt hurtigblinkende derfra til N. 38° Ø, fri Ø. om Vallehaen og fri V. om Kalsnaen, rødt fast derfra til N. 53° Ø, fri S. om Haafin, hvidt fast derfra til N. 79° Ø, fri N. om Revet ved Græseørne, grønt fast derfra gennem Ø. til S. 79° Ø. Iøvrigt uforandret. (Kort Nr. 179.)

1686. Lystønde udlagt. Aaramsund. Paa 6 m Grundten i Aaramsund er udlagt en Lystønde, der viser Et-Lyn hver 3. Sek. 62° 12' 10" N. Br. 5° 29' 50" Ø. Lgd.

1687. Baer afmærket. Haakjerholmen. Bergensleden. Stagen V. for Haakjerholmen staar ved V-Siden af en nyfundet I $\frac{1}{2}$ m Baae, Haakjerflin, 1 $\frac{1}{2}$ Kbl. fra Holmen. 60° 19' N. Br. 5° 9' Ø. Lgd.

1688. Baer fundet. Skejsøen. Bjørnefjord. I Skejsøen er fundet: En I $\frac{1}{2}$ m Baae 80 m V. for Tjoll S.-Spids. 60° 11' N. Br. 5° 21' Ø. Lgd. En I $\frac{1}{2}$ m Baae 450 m S. 66° Ø. fra Seneskær, paa 60° 10' N. Br. 5°

1733. Forandring af Fyr. Elba. Italien. Det grønne, faste Fyr paa Yderenden af Broen ved Portello, 500 m N. for Broen Vigneria, er ombyttet med et rødt, fast over et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m og 10 m. Synsviddelen: 4 Sm. Broen er 220 m lang.

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Broen Rio Albano, S. for Capo Pero, er ombyttet med et hvidt, fast over et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 15 m og 10 m. Synsviddelen: 4 Sm.

1734. Afmærkning inddraget. Golfo di Terranova. Sardinien Ø.-Kyst. Afmærkningen af Øvelsespladsen i Golfo di Terranova er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1650. Kjøbenhavn 1910).

1735. Fyr forandret til Forsøg. Brindisi. Italien. Det grønne, faste Fyr paa Molen S. for Forte a Mare er til Forsøg ombyttet med et grønt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 3 Sek., Mørke 1 Sek.

1736. Fyr forandret. Porto de Rimini. Italien Ø.-Kyst. Ved Porto di Rimini er Fyrene forandret saaledes:

Det røde, faste Fyr er ombyttet med et hvidt Fyr med En-Formørkelse hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek. Lysevnen: 14 Sm.

Det hvide Fyr paa Ø.-Daemningens Hoved er ombyttet med et rødt, fast Fyr. Lysevnen: 5 Sm.

Paa Kajen er tændt flere Acetylen Lamper.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1737. Forandring i Afmærkning. Ostervaarwater. Soerabaja. Java N.-Kyst. I Ostervaarwater har sort Stumpstønde Nr. 6 nu afkortet Kegle. 7° 14', S. Br. 112° 51', Ø. Lgd. Den afkortede Kegle paa Stumpstønde Nr. 3 er borttaget. 7° 19', S. Br. 112° 53', Ø. Lgd.

1738. Fyrbaake forandret Farve. Oedjoeng Firing. Madoera. Oedjoeng Firing Fyrbaake er nu hvid paa N.-Siden. 7° 2' S. Br. 112° 41' Ø. Lgd.

1739. Lystønder ombyttes med Tønder. Banjoe Asin. Sumatra Ø.-Kyst. Lystønderne i Mundingen af Banjoe Asin skal ombyttes med Tønder. 2° 17' S. Br. 104° 50' Ø. Lgd.

1740. Forandring i Afmærkning. Asahan Rivier. Sumatra Ø.-Kyst. I Asahan Rivier er den sorte, spidse Anduvningstønde med Ballon, 6,3 Sm N., og den hvide Spidstønde, 2,5 Sm N. 6° Ø. fra Fyret paa den venstre Flodbred, inddraget. Den hvide Spidstønde Ø. for Tg. Nupal er flyttet og ligger 1,5 Sm N. 9° Ø. fra Fyrtaarnet, som ligger paa 3° 1', N. Br. 99° 52' Ø. Lgd. 1600 m N. for Tg. Natal staar en Baake.

1741. Dybde paa Barre. Quinhone. Annam. Fransk Indo-Chine. Paa Quinhone Barre er der 3,5 m mellem de yderste røde og sorte Tønder. Flagstangen paa Batteriet paa S.-Pvuten: 13° 45' 23" N. Br. 109° 14' 59" Ø. Lgd.

1742. Fyr flyttet, Baake borttaget. Lach Huyen. Tonkin. Det hvide, faste Fyr S. for Øen Mangue er flyttet 5 Kbl. S. 51° Ø. hen i Retning af den røde Baake paa Pynthen. Baaken er nedlagt. Fyret lyser fra N. 46° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 44° V. 20° 49' 40" N. Br. 106° 53' 3" Ø. Lgd.

1743. Tønde udlagt. Banc d'Han-Nam. Cua Nam Trien. Tonkin. En sort Spidstønde Nr. 5 med Cylinder er i 4 m Vand udlagt i Sm S. 4° V. fra Indløbet til Soug Chang. 20° 55' 23" N. Br. 106° 45' 59" Ø. Lgd.

1744. Dybde aftaget. Great West Channel. Macao. China. I Great West Channel er Dybden Ø. for Aponi Point aftaget med 3,6 m i en Afstand af indtil 4 Sm. fra Pynthen, som ligger paa 22° 4', N. Br. 113° 33' Ø. Lgd.

1745. Havn aabnet. Port Arthur. Udenrigsministeriet meddeler: Den 1ste Juli 1910 er den V.-lige Del af Port Arthurs Havn aabnet saa vel for fremmede Krigsskibe som for Koffardiskibe.

1746. Fyr tændt, Taagesignal oprettet. Chonjin Bay, Korea Ø.-Kyst. Paa Kamurusan Kuthii (Kolokoltset Point) Ø.-Pynt i Chonjin Bay, er tændt et hvidt

En rød og sort lodret stribet Lys- og Fløjtstønde Østoudbank, der viser hvidt Lys med To-Formørkelse hver 22 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 5 Sek. fra Ostende Fyr i N. 47° V. og fra Nieuwport Fyr i N. 29° Ø. 51° 17', N. Br. 2° 50' Ø. Lgd.

En rød Lys- og Klokketønde Broetsbank, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek., fra Nieuwport Fyr i S. 68° V. og fra La Panne Fyr i N. 21° Ø. 51° 7', N. Br. 2° 35', Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1702. Fyr forandret. Ballastplaat. Schelde. Det hvide Lynfyr paa den N.-lige Baake paa Ballastplaat er forandret og viser nu hvidt Lys ned ad Floden fra Kysten til N. 42° V., rødt Lys derfra til N. 64° V., hvidt Lys derfra til N. 75° V., grønt Lys derfra gennem V. til S. 39° V., hvidt Lys derfra op ad Floden. 51° 21' 27" N. Br. 4° 14' 52" Ø. Lgd. Den hvide Vinkel fra N. 64° V. til N. 75° V. angiver det dybeste Vand paa Røg van Santvliet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1394. Kjøbenhavn 1910.)

1703. Tønde udlagt. Advarsel. Harwich. England. En grøn og gul lodret stribet Spidstønde eru diagt ved Lossepladsen 2½ Sm. S. 44° Ø. fra Landguard Fyr og i N. 49° Ø. fra Walton Naze Taarn. Landguard Fyr: 51° 56' N. Br. 1° 19', Ø. Lgd. Tat SØ. for denne Tønde er der kun 4 m Vand. Den tidligere Losseplads V. for den nye benyttes ikke, Spidstønden, som laa ved dens NV.-Grænse, er borttaget.

1704. Drægning. Harwich Harbour. I Farvandet til Harwig Harbour foretages Drægning. Fartøjet viser et rødt Flag eller 3 hvide Lanterner lodret for hinanden. I tykt Vejr ringes med Klokke. Røde Tønder afmærker Pladsen, hvor der drægges. Man skal holde i Kbl. klar af Fartøjet og Tønderne og passere det langsomt og med største Forsigtighed.

1705. Uddykning, Hull Road. Humber. Paa N.-Siden af Hovedløbet paa Hull Road foretages Uddykning ud for Indløbet til Alexandra Dock. Uddykningsmaskinen viser et rødt Flag for og et rødt Flag agter, og om Natten et grønt Fyr over et hvidt Fyr for, og lignende Fyr agter. Man skal holde en Kbl. fri af Uddykningsmaskinen. Indløbet til Alexandra Dock: 53° 44', N. Br. 0° 18' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

1706. Forestaaende Forandring af Belysning. Raz de Sein Frankrig. I 1910 tændes paa Baaken paa Roche la Plate et grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 21 m. Synsviddelen: 3,5 Sm. Rødt, 26 m højt Taarn, 48° 2' 23" N. Br. 4° 45' 37" V. Lgd.

Tevencee faste Fyr forandres til at vise rødt Lys fra S. 15° Ø. gennem S. til V., i øvrigt hvidt Lys.

1707. Vrag. Portland Harbour. England S.-Kyst. En Kulhulk er sunket i Portland Harbour i 8,5 m Vand, 4½ Kbl. N. 18° Ø. fra Torpedo Range S.-Baake, som staar paa 50° 34' N. Br. 2° 26', V. Lgd. To Master er over Vandet. En anden Kulhulk er flyttet til i Nærheden af Vraget.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1708. Lystønde udlagt. Plateau du Rocha. Ile de Ré. Frankrig. En rød, spids Lystønde, mærket »Le Rocha«, der viser grønt, fast Lys, er i 10 m Vand udlagt ved Yderenden af Plateau du Rocha, Ø. for Ile de Ré NØ.-Pynt. 46° 14' 30" N. Br. 1° 21' 2" V. Lgd.

1709. Forandring i Afmærkning. Saintonge. Gironde. I det indre Passe Saintonge er den røde Spidstønde Nr. D 6 med Kegle ved Ø.-Kanten af Banc de Saint Louis flyttet 200 m Ø. hen for at afmærke et Vrag. 45° 14' 33" N. Br. 0° 42' 36" V. Lgd. Den røde Spidstønde med Kegle Nr. D. 10 ved Ø.-Kanten

af Bane de Saint Louis er flyttet 100 m Ø. hen, til 45° 9' 35" N. Br. 0° 40' 50" V. Lgd.

1710. Lystønde udlagt, Lark Reef, River St. Lawrence, Canada. Den røde Spidsønde Nr. 96 B. som læs SØ for Lark Reef, er ombyttet med en rød, cyhndrisk Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser. 48° 3' 40" N. Br. 69° 38' 24" V. Lgd.

1711. Taagesignal, Pointe Noire, Saguenay River, River of St. Lawrence. Ved Pointe Noire Fyr gives nu Taagesignal med et Handkants Taagehorn, som svar paa Taagesignal fra Damperne i Nordenden.

1712. Fyr tændt, Raged Islands, Smith Sound, Trinity Bay, Newfoundland Ø-Kyst. Paa Raged Island er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 36 m. Synsvidden: 14 Sm. Linsesparret af 4de Orden. Rødt og hvidt vandret strik, rundt 5 m højt Taarn. 48° 14' 30" N. Br. 53° 27' 0" V. Lgd.

1713. Fyr tændes, Peckford Island, Wadham Islands, Newfoundland Ø-Kyst. I August 1910 tændes paa SØ-Enden af Peckford Island et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek. Flammens Højde: 16 m. Synsvidden 10 Sm. Linsesparret af 4de Orden. Sort og hvidt lodret strik, 10 m højt Taarn. Et Par hvide Bygninger ligger tæt N. for Taarnet. 49° 31' 42" N. Br. 53° 50' 40" V. Lgd.

1714. Fyr tændt, Charlottetown, Prince Edward Island S.-Kyst. Et rødt, fast Fyr er tændt i St.-Hjørnet af Væghuset paa Yderenden af Marine Departement Værft i Charlottetown.

1715. Belysning forandret, Port Lorne, Bay of Fundy, Nova Scotia. Den 15de August 1910 forstærkes det høje Fyr ved Port Lorne. Linsesparret af 5de Orden. Samtidig slukkes det lave Fyr.

1716. Tønder udlagt, Damascotta River, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. I Damascotta River er følgende Spiritønder udlagt: Perkins Point Tønde 5 i 5 m Vand, tværs ud for Perkins Point. Goose Ledge South Flats Tønde 12 i 5, m Vand, ¼ Sm. N. for Seal Ledge Baake. Little Point Shoals Tønde 7 i 4 m Vand, ¼ Sm. ØNØ. for Little Point. Norris Point Flats Tønde 14 i 2, m Vand, ¼ Sm. S. for Jacks Point.

1717. Taagesignal forandret, Nobska Point, Vineyard Sound, Massachusetts. Ved Nobska Point Fyr gives nu Taagesignal med en 1ste Klasse Dabohl Trumpet, der hver 30 Sek. girer Tre-Stød, Stød 2 Sek., Pause 1 Sek., Stød 2 Sek., Pause 1 Sek., Stød 2 Sek., Pause 22 Sek. Naar Trumpeten er i Løden, gives samme Signal med Taageklokken som tidligere. 41° 30' 57" N. Br. 70° 39' 20" V. Lgd.

1718. Fyrs Lystønde, Cedar Island, Sag Harbor, Gardners Bay, Long Island Sound. Cedar Island hvide, faste Fyr er fornyet fra N. 45¼° Ø. gennem Ø. til S. 44¼° Ø. 41° 2' 27" N. Br. 72° 15' 41" V. Lgd.

1719. Fyrskibet »Cornfield Point« atter udlagt. Fyret forandret. Long Island Sound, Connecticut. Fyrskibet »Cornfield Point« Nr. 48 er atter udlagt paa Station og Reserverfyrskib Nr. 51 inddraget. Det viser nu fra Fortoppen et hvidt Lystønde, der hver 10 Sek. viser To-Lyn, Lyn 0 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 8 Sek., Skibet har nu en sort Cylinder paa Fortoppen. Naar Fyret er i Løden, vises et hvidt, fast Fyr. Taagesignalet er uforandret. 41° 12' 56" N. Br. 72° 22' 33" V. Lgd. (Se »Fjerretninger for Søfarende« Nr. 1309. Kjøbenhavn 1910).

1720. Vrag afmærket. »Amhrose Channel« Fyrskib NØ. New York Lower Bay. New-York. Skonnerten »Garfield White« er sunket c. 7 Sm. NØ. for Fyrskibet »Amhrose Channel« Nr. 87. En Lystønde der viser rødt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er i 16 m Vand udlagt ved Vraget, fra Hoekway Rednings-Station i S. 50° Ø. og fra Long Beach Rednings-Station i S. 34° V. 40° 32' 35" N. Br. 73° 43' 10" V. Lgd.

1721. Fyr forandret, Reedy Island, bageste Ledelyr, Delaware River. Reedy Island bageste Ledelyr er flyttet 25 m S. 15° V. hen. Flammens Højde: 41 m. Linsesparret af 5de Orden. Sort, firkantet, pyramideløst Taarn. 38° 24' 22" N. Br. 75° 35' 26" V. Lgd.

1722. Klokketønde udlagt, Hills Point Flats, Little Choptank River, Chesapeake Bay. En sort Klokketønde Nr. 1 A er i 7, m Vand udlagt ud for Hills

Point Flats, fra Hills Point vestre Kant i S. 22° V. og fra Sharps Island S.-Ende i S. 30½° Ø. 38° 33' 15" N. Br. 76° 19' 15" V. Lgd.

1723. Klokketønde udlagt, Bishop Head Shoal, Hooper Strait, Chesapeake Bay. Bishop Head Shoal sorte Spiritønde 1 er ombyttet med en Klokketønde. En Spiritønde ligger som Merketønde ved Klokketønden om Vinteren. 38° 12' 10" N. Br. 76° 1' 40" V. Lgd.

1724. Lystønde udlagt, Maryland Point, Potomac River, Chesapeake Bay. Maryland Point Channel Spiritønde 36 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 38° 21' 50" N. Br. 77° 14' 33" V. Lgd.

1725. Lystønde udlagt, Smiths Point, Potomac River, Chesapeake Bay. Smiths Point Channel Spiritønde 44 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 4 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. Den ligger ¼ Sm. neden for Smiths Point. 38° 24' 25" N. Br. 77° 16' 9" V. Lgd.

1726. Lystønde udlagt, Brent Shoal, Potomac River, Chesapeake Bay. Brent Shoal Spiritønde 56 er ombyttet med en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger ¼ Sm. neden for White Stone Point. 38° 40' 5" N. Br. 77° 7' 48" V. Lgd.

1727. Fyr tændt, Tobacco Bay, Rappahannock River N.-Side, Virginia. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Grunden, der strækker sig ud neden for Long Point. Flammens Højde: 5 m. Det vises fra en rød Baake, som staar i 2 m Vand, fra Jettys Creeks Munding V.-Side i S. 36¼° V. og fra Long Point i S. 72° Ø. 38° 9' 16" N. Br. 77° 6' 33" V. Lgd.

Middle Ground Spiritønde 22 er inddraget.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

1728. Grund fundet, Belize Main Ship Channel, British Honduras. En 5 m Grund er fundet i The Narrows Ø. for Potts Shoal, 2 Sm. S. 56° V. fra SW. Bagle Cay Fyr, som ligger paa 16° 29', N. Br. 88° 19', V. Lgd.

1729. Fyr tændt, False Cape, Honduras Ø.-Kyst. Et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., er tændt paa False Cape. Flammens Højde: 31 m. Synsvidden: 15 Sm. 30 m højt Gittertaarn. 15° 12' 45" N. Br. 88° 22' 30" V. Lgd.

1730. Fyr tændt, San Fernando Pier, Trinidad. Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Yderenden af San Fernando Pier. Flammens Højde: 19 m. Synsvidden: 11 Sm. Fyrpæl. Der er ikke Vagt ved Fyret. 10° 16' 59" N. Br. 61° 28' 10" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

1731. Vrag, Callao, Peru. Vraget af en Flydedok ligger sunket 7¼ Kl. S. 87° V. fra det hvide, faste Fyr paa Customs Basin Mole i Callao. Vraget er afmærket med 3 Tønder med rødt Flag eller en rød Lanterne.

En Ponton ligger sunket 12¼ Kl. N. 88° V. fra samme Fyr og i N. 2° V. fra Callao Point. To Masten er over Vandet.

Fyret paa Molen: 12° 3, S. Br. 77° 9', V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1732. Fyr forstærket, La Joliette, Marseille, Frankrig. La Joliette røde, faste Fyr er forstærket. Lysevnen: 17 Sm. 43° 17' 58" N. Br. 5° 21' 32" Ø. Lgd.

Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 55 m. Synsviddens: 20 Sm. Det lyser fra N. 42° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 89° V. Hvidt, c. 12 m højt Taarn. 41° 45' 44" N. Br. 129° 50' 45" Ø. Lgd. Taagesignal gives med Sirene, der hver 12 Sek. giver Et-Stød af 3 Sek. Vagrighed.

1747. Lystønder udlagt. Kirun Ko (Ke Lung). Taiwan N.-Kyst. Japan. Tønden ved Inflexible Reef er ombyttet med en sort, cylindrisk Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 1 Sek., s. 25° 9' 14" N. Br. 121° 45' 4' Ø. Lgd.

Tønden ved 5 m Grunden er ombyttet med en rød, cylindrisk Lystønde, der viser rødt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., s. 25° 8' 46" N. Br. 121° 44' 58" Ø. Lgd.

1748. Fyr nedbrændt. Hoshima Ko. Kyushu Ø.-Kyst. Hoshima Ko Fyr er nedbrændt. 32° 25' 15" N. Br. 131° 40' 50" Ø. Lgd.

1749. Vrag afmærket. Mekari Seto. Nankai. Et Fartøj er sunket 7 1/2 Kbl. S. for Ategi Shima, i det Ø-lige Indløb til Mekari Sø. Fra en Mast, der er over Vandet, vises en Lanterne. 34° 19' 48" N. Br. 133° 15' 8" Ø. Lgd.

1750. Tønder midlertidig udlagt. Tsuruga Wan. Honshu NV.-Kyst. En sort, spids Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3 Sek. er i 12 m Vand udlagt V. for Kanega Saki Pier, fra Fyret paa Pieren i S. 83° V., og fra Yebisu Zaki i S. 35° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 1 med Trekant, er i 6 m Vand udlagt SV. for Kanega Saki Pier, fra Fyret paa Pieren i S. 34° V., og fra Yebisu Zaki i S. 31° Ø.

En rød Spidstønde Nr. 2 med Trekant, er i 4 m Vand udlagt S. for Kanega Saki Pier, fra Fyret paa Pieren i S. 17° V., og fra Yebisu Zaki i S. 32° Ø.

Tønderne ligger midlertidig ude for at afmærke Havnearbejder.

1751. Midlertidig Forandring af Fyr. Taagsignal ophørt. Keramoï Zaki. Kunashiri Jima. Chishima Islands (Kuril). Keramoï Zaki Fyr er midlertidig slukket og Taagsignalet ophørt. Et hvidt, f. a. st. midlertidigt Fyr er tændt 350 m N. 16° Ø. fra det gamle Fyr. Flammens Højde: 9 m. Lysvinklen som det gamle Fyrs. 43° 39' 26" N. Br. 145° 32' 22" Ø. Lgd.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betydter Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	Norge:	Rest—Værey.	Japan:
N 219	Nordmørefjorden. 1:100,000.		
N 70	Rest—Værey. 1:50,000.		
N 220	Pinamu to Hoirenkau. Maj 1910. Pris: 65 sen.		

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Barrow 7./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Windau 6./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Djidjelli 3./8.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Petersborg 5./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Dunston 5./8. — England, Andersen, ank. Yarmouth 8./7. — Holland, Poulsen, ank. Himango 5./8. — Rusland, Madsen, afg. Esbjerg 9./8.

Europa. Europa, Hansen, afg. Leith 5./8. — Frankrig, Friis, ank. Hungerburg 3./8. — Tyskland, Danstrup, pass. Hirtshals 8./8. for Emden. — Belgien, Nielsen, afg. Methil 3./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 10./8. — Helene Sørensen, pass. Holtenau 10./8. — Sjælland, Dam, ank. Aarhus 8./8. — Agnete, Sonnichsen, afg. Reval 10./8. — Hermia, Hansen, afg. Libau 6./8. — Alice, Schultz, ank. Odense 9./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Boness 2./8. — Freja, Nielsen, afg. Brandöhamn 4./8. — Vera, Thing, ank. Libau 8./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 6./8. til Petersborg. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 6./8. til Boness.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Rotterdam 7./8. — Rimplax, Westergaard, ank. Wismar 10./8. — Skimplax, Faber, afg. Riga 10./8. til Rotterdam. — Gimplax, Petersen, ank. Emden 4./8. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 10./8. til Korsør.

Thore. Sterling, Nielsen, afg. Leith 8./8. til Island. — Ingolf, Schiøtz, afg. Leith 8./8. til København. — Kong Helge, Olsen, ank. København 10./8. — Gambetta, Riise, afg. Thorshavn 10./8. til Island.

Sejlskibe.

Ronne. Ansgar, Møller, ank. Aarhus 1./8. — Ane Cathrine, Jensen, ank. Kalmar 1./8. — Hans Peter, Holm, ank. København 1./8. — Leif, Nielsen, ank. Figaholm 1./8. — Freja, Bech, ank. Svaneke 2./8. — Prøven, Olsen, ank. Holtenau 5./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 6./8.

Svendborg. Severin, Jensen, ank. Travemünde 4./8. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Dunkerque 3./8. — Standard, Rasmussen, ank. Københavns Red 3./8. — Valborg, Rasmussen,

ank. Riga 4./8. — Marie, Nielsen, ank. Paimpool 3./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Perth 4./8. — Vega, Rasmussen, ank. Perth 5./8. — Immanuel, Jensen, ank. Visby 4./8. — Grethe, Hansen, ank. Assens 4./8. — Agnes, Andersen, ank. Danzig 6./8. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Tregeire 6./8. — Christine, Petersen, ank. Poole 6./8. — Gæa, Petersen, ank. Riga 6./8. — Frits Emil, Nielsen, ank. Riga 5./8. — Danmark, Husfeldt, ank. Københavns Red 5./8. — Minerva, Fugelsang, ank. Helsingør 5./8. — Norden, Andreasen, pass. Helsingør 4./8. — Urda, Hansen, ank. Folkestene 7./8. — Pampa, Jensen, ank. Struer 8./8. — Ruth, Fallentin, ank. Dover 6./8. — Pallisen, Jensen, ank. Bridgenes 8./8. — Venus, Andersen, ank. Lebbin 7./8. — Zampa, Petersen, ank. Københavns Red 7./8. — Valkyrien, Hansen, ank. Willagarcia 9./8. — Najaden, Rasmussen, ank. Københavns Red 9./8. — Sophie, Mikkelsen, ank. Lorient 9./8. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Dunkerque 9./8. — Elise, Andreasen, ank. Ringkøbing 10./8. — Marie, Andersen, ank. Stege 8./8. — Frejr, Jensen, ank. Dyrefjord 9./8. — Ragnhild, Andersen, ank. Helsingfors 10./8. — Union, Olsen, ank. Københavns Red 10./8. — London, Andersen, ank. Bordeaux 10./8.

Æra. H. C. Christensen, pass. Dungeness 3./8. — Christine, Rasmussen, ank. Flensborg 8./8. — Herkules, Bager, ank. Danzig 8./8. — Ruth, Nielsen, afg. Harburg Grathe 23./7. til Glasgow. — Peter, Olsen, ank. Swinemünde 7./8. — Adole, Kock, ank. Kiel 7./8. — Mariane, Andersen, ank. København 7./8. — Svip, Jensen, ank. Warnemünde 7./8. — Anne, Hansen, ank. Danzig 7./8. — Albertine, Madsen, ank. Pillau 7./8. — Hermod, Dreimann, ank. Carmathen 8./8. — Agent Petersen, Frederiksen, afg. Cuxhafen 6./8. — Marthing, Friis, ank. Hull 9./8. — Mars, Stegmann, ank. Kjøge 7./8. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Risør 10./8. — Willi, Knudsen, ank. Cowes 9./8. — Æra, Christensen, ank. Littlehampton 9./8. — Neptun, Jensen, ank. Hammerhavn 9./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Rørvig 10./8. — Marie, Boy, ank. Gjedser 10./8.

INDEHOLD

Dansk Sejlskibsrederi-Forenings Aarsgeneralforsamling. — København, d. 12. August 1910. — Truende Sømandstrejke i England. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



... THE ...
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang
John Crabbie's Old Highland Whisky
Kan faas overalt
Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntroskerne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u

Kompasser

efter
Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat.

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter
Pejlstøtter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers
originale

Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltsaaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Førsterrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner

m. m.

Reparationer

udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Clseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformseffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Inlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 16. August 1910.

Den truende engelske Sømandsstrejke. Den tyske Sømandsforenings officielle Organ »Der Seemann« tror ikke at Mr. Havelock Wilsons Trusel om en international Sømandsstrejke har noget paa sig. Bladet skriver bl. a.:

»Om en international Aktion fra Sømændenes Side kan der ikke blive Tale, for Mr. Wilson og hans Venner har ingen Ret til pludselig at vælte en saadan Kampplan over paa den internationale Sømandsbevægelse uden nogen som helst foregaaende Aftale. End ikke Bestyrelsen for de internationale Transportarbejderes Forening har faaet officiel Meddelelse i Overensstemmelse med Loven om Mr. Wilson og hans Hjelperes Hensigter. Vi bestrider derfor Kjøbenhavn-Kongressens Ret til at tage nogen bindende Bestemmelse i saa vigtigt et Spørgsmaal paa en egenmægtig Maade. Dersom det ikke er Mr. Wilsons Hensigt kun at optræde i en Farce, men han derimod ønsker at indlede en alvorlig økonomisk Politik — idet han stoler paa den internationale Solidaritet — saa var det hans Pligt paa Forhaand at have opnaaet en Overenskomst med Bestyrelserne for alle interesserede søfarende Broderskaber. Mr. Wilsons Optræden i England og Mr. Furuseths i Amerika er ikke egnet til at fremkalde Ønsket om at give en saadan Aktion moralsk Støtte. Disse to Herrer vil vi give det alvorlige Raad at indskrænke Propagandaen for deres forrykte Projekter til England og Amerika.

Men selv om Mr. Wilson havde handlet korrekt i enhver Henseende, vilde vi alligevel opponere kraftigt imod hans meningsløse Plan om Strejke. Skibsfartens Krise er næppe overstaaet. Store Dele af Handelsflaaderne i alle Lande lider endnu føleligt paa Grund af den lige gennemgaaede Krise. Hvilket søfarende Fagforeningsmedlem begavet med normale Evner kan vel tænke paa en heldig Gennemførelse af en saadan Politik fra Sømændenes Side under saadanne Omstændigheder? Hvor er desuden de store Sømands-Foreninger, hvis Bestyrelser har sikret Wilson og Furuseth Støtte? De eksisterer kun i Indbildning.

En saa fantastisk Plan som Mr. Wilsons kan under disse Forhold aldrig faa vor Tilslutning. Heller ikke kan Kongressen i Kjøbenhavn forandre noget i denne Henseende — hverken for os eller andre.«

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilstillet os nedenstaaende Cirkulære, angaaende Regler for Anløbning af finske Pladser, hvor Krigsskibe er opankret.

Da det undertiden er nødvendigt at forbyde Fartøjer at anløbe visse Pladser eller ogsaa at indskrænke det fri Valg af Indsejlingen til disse Pladser bør hvert Fartøj, som nærmer sig Indløbet til en Bugt eller et Sund, uden for hvilket en for Anker liggende Eskadre befinder sig, eller om Natten observerer Lyset fra elektriske Søgelys nærme sig Bugten med største Forsigtighed og nøje opfylde alle Befalinger, som ved Raab, Tegn eller Signal gives fra Vagtfartøjet.

Vagtfartøjet, der krydser eller ligger for Anker, viser om Dagen et særligt Flag (blaat, hvidt, blaat vandret stribet) og om Natten en rød Lanterne.

Naar der paa Vagtfartøjet om Natten er hejst tre røde Lanterner og om Dagen tre Balloner, er enhver Indsejling i Bugten absolut forbudt. Er derimod om Dagen kun ovennævnte Flag hejst og om Natten kun én rød Lanterne, er Indsejling tilladt efter Vagtfartøjets Anvisning.

Naar et Fartøj befinder sig i c. én (1) Mils Afstand fra Eskadrens nærmeste Skib, skal det sagte Farten og afvente Anvisninger fra Vagtfartøjet.

Naar Vagtfartøjet løsner et Skud; skal Fartøjet stoppe Maskinen eller kaste Anker og afvente nærmere Ordre.

Naar der ingen Signaler gives fra Vagtfartøjet, kan det indgaaende Fartøj sejle ind i Bugten, men det maa beregne sin Kurs saaledes, at det ikke passerer ind imellem de for Anker liggende Fartøjer, men kun mellem Land og det Fartøj, der ligger nærmest Land.

Naar et indgaaende Fartøj ikke opfylder ovenstaaende Fordringer, skal Vagtfartøjet præje samme med et løst Skud. Naar denne første Advarsel overhøres, løsnes et skarpt Skud mod Riggens eller Sejlets; hvis Fartøjet desuagtet ikke stopper eller giver sig til Kende nedskydes det.

Udenrigsministeriet meddeler:

Taagesignaler ved Archangelsk. I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Archangelsk er Stationerne for Afgivelse af Taagesignaler ved Hjælp af Kanonskud ved Fyrene »Schischzin«, »Sosnowsky« og »Terske Orloff« traadt i Kraft i Midten af Juni Maaned d. A. (gl. Stil). (Se Dansk Søfartstidende Nr. 41 d. A.).

Skibsbrand i Stege. Om Bord paa Skonnert »Marie« af Troense, der lossers Kul i Stege Havn, opstod der Natten til i Gaar Kl. 12 Ildløs i Agterkahytten, en Træbygning paa Dækket. Ilden bemærkedes fra Land, og tililende Folk alarmerede Besætningen og trængte ind i Kahytten, hvor man i Køjen fandt Styrmandens frygtelig forbrændte Lig.

Ilden slukkedes hurtig, uden at Skibet led videre Skade.

Den afdøde Styrmands Navn er Jensen, han var fra Rønne, hvor han efterlader Hustru og flere Børn. Ilden formodes opstaaet ved Tobaksrygning i Køjen. Styrmanden var en ædruelig Mand.

(»Berlingske Tidende.«)

Uddybningen af St. Petersborg Sø-Kanal. Det danske Gesandtskab i St. Petersborg har indberettet til Udenrigsministeriet, at Uddybningen af St. Petersborg Sø-Kanal fra 22 til 26 Fod nu er fuldført, og at Kanalen d. 27./14. Juli for første Gang passeredes af et Skib med 25 Fods Dybgaaende, nemlig af det paa det derværende Admiralitetsværft byggede Krigsskib »Andrei Perwosnanny«, der fra Værftet afgik til Kronstadt.

Dødsfald. Efter længere Tids Sygdom er Fører i Det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, Kaptajn Tycho H. T. B. Rasmussen afgaaet ved Døden, den 12. ds., i en Alder af 50 Aar.

D'Hrr. Skibsførere og Styr mænd bedes henlede Søfolkens Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 102/1909, afsagt den 23. Marts 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen som Repræsentant for Dampskibet »Angel B. Perez«.

Den 10. Oktober 1909 Kl. c. 8½ Fm. grundstødte Dampskibet »Angel B. Perez« af Sanlander paa Rejse fra Huelva til Stettin med en Ladning Kobbererts ved Hyllekrog paa Lollands Sydøstkyst. Skibet, der er bygget i 1892 af Staal og maaler 2.415 Brutto Reg.-Tons, kom til at staa paa Grunden i Retningen S. 60° Ø. Dets Dybgaaende var før Grundstødningen 22' for og 22½' agter og efter Grundstødningen henholdsvis 21' og 21½'. Vejret var meget taaget, hvorfor Skibet kun var løbet paa med ringe Fart. Skibet søgte forgæves at komme flot ved egen Hjælp og mistede ved denne Lejlighed et Par Ankere. Ved Middagstid kom Svitzers Bjergningsdamper »Frederikshavn« til Stede, og der afsluttedes Bjergningskontrakt saaledes, at Bjergningssummens Størrelse skulde fastsættes ved Voldgift.

Kl. 5 Em. begyndte »Frederikshavn« at slæbe, men uden Resultat. Næste Morgen foretoges Dykkerundersøgelse. Grunden fandtes at bestaa af Blaaler med en Del Sten, mellem hvilke Skibet var løbet op saaledes, at det hvilede midtskibs paa store Sten. »Frederikshavn« slæbte i VSV.-lig Retning, hvor Dykkeren havde undersøgt Grunden uden at finde nogen Sten, hvorover Skibet ikke kunde flyde. Op paa Formiddagen fik man Assistance af samme Selskabs Bjergningsdamper »Svava« med Lægteren »Sif« paa Slæb, og man begyndte nu straks ved Hjælp af Bjergelavene fra Nysted, Lundehøje og Kramnitze at losse Ladningen om Bord i Lægteren, medens samtidig »Frederikshavn« og »Sava« slæbte med fuld Kraft under Medvirkning af Skibets egen Maskine. Slæbningen og Losningen fortsattes Dagen igennem og Natten efter kun afbrudt af en ny Dykkerundersøgelse. Den 12. Kl. 7 Fm. lykkedes det »Frederikshavn« — »Svava« var i Løbet af Natten afgaaet til Gjedser for at hente Skibets Repræsentant — at bringe Skibet flot. Kl. c. 9½ Fm., da man mente Havaristen godt ude over Grundene og derfor havde kastet »Frederikshavn«s Slæber los paa 4½ Fv. Vand, stødte Skibet atter paa Grund c. 5 Kabel-længder fra det Sted, hvor det tidligere stod fast. Efter ½ Times Slæbning kom Skibet flot, men kun for kort efter atter at komme paa Grund. Efter et Par Timers Slæbning kom Skibet paa ny flot, men kom atter paa Grund; Dykkerundersøgelse viste, at det denne Gang var kommen til at staa paa en høj Stenryg, hvilende paa denne noget foran for midtskibs i en Længde af 10' med Resten af Skibet frit indtil 4' fra Grunden. »Svava« var imidlertid paany kommet til Stede, og der fortsattes om Eftermiddagen og Natten med Slæbning og Losning. Den 13. Kl. c. 1½ Fm., efter at der ialt var lossat c. 400 Tons Ert om Bord i »Sif«, lykkedes det endelig Bjergningsdamperne at faa Skibet flot. Skibet, der havde alvorlige Lækager i Bunden, og hvis Tanke var fulde af Vand, der trængte ind baade i Last og Maskinrum, blev foreløbig tættet af Dykkere blandt andet ved Hjælp af Savsmuld og pumpet saa meget læns, at det kunde slæbes ind til Gjedser, hvor den foreløbige Reparation fortsattes. Herfra gik det den 15. under Ledsagelse af »Frederikshavn« til Stettin, hvortil ogsaa »Sif« slæbtes for at udlosse sin Ladning. I Stettin blev Skibet, der havde faaet svære Bundskader, underkastet en gennemgribende Reparation.

Efter at den indgaaede Voldgiftoverenskomst var bleven opsagt fra Skibets Side, har nu Citanterne indbragt Sagen her for Retten som vedtaget Værneting og paastaet de Indstævnte tilpligtet at betale Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

Hvad de bjergede Værdier angaar, er der Enighed om, at Ladningens Værdi har udgjort c. 45,500 Kr., og at

Fragten til Bestemmelsesstedet udgør c. 20,000 Kr. Der er derimod Strid mellem Parterne om Skibets Værdi. Ved en i Gjedser af retlig udmeldte Mænd foretagen Besigtelse er Skibet, som det da henlaa i beskadiget Tilstand, vurderet til 115,000 Kr. men Skønsmændene, der ikke kunde bedømme den undervands Skade, gjorde udtrykkelig opmærksom paa, at de forsaavidt maatte bygge paa Dykkererklæringen. I Stettin kom Skibet i Dok og blev paa Foranledning af Rederiet paa den ene Side og Assurandørerne paa den anden Side — men uden Varsling til det svitserke Selskab — af edsvorne Vurderingsmænd i den havarede Stand, hvori det da befandt sig, vurderet til 77,000 Mark. Paa ingen af disse Skønforretninger lør Retten lægge afgørende Vægt, paa den første ikke, da Skønsmændene for Bundskadernes Vedkommende alene har maallet bygge paa Dykkererklæringen, paa den anden ikke, da der ikke er givet Citanterne Lejlighed til at møde og varetage deres Tarv. Da Skibet af Entreprisen selv er indbragt til Bestemmelsesstedet, bliver der ikke som af de Indstævnte paastaet Spørgsmaal om at reducere Fragtbeløbet til Distancefragten.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder paa den ene Side de bjergede Værdier, Skibets forholdsvis udsatte Stilling det betydelige Bjergningsmateriel, det langvarige og besværlige Bjergningsarbejde, som ikke kan antages at have været udførligt uden Citanternes Hjælp, og paa den anden Side de forholdsvis rolige Vejrforhold under Bjergningen findes en Bjergeløn paa 30,000 Kr. med Renter som paastaet passende, saaledes at Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i det tilkendte Beløb.

Dom i S. S. Nr. 28/1910, afsagt den 27. April 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Dampskibet »Carla«.

Den 28. Januar 1910 Kl. c. 11½ om Aftenen grundstødte Dampskibet »Carla« fra Fanø, paa Rejse fra Libau til Aarhus med en Ladning Oljekager, under en Snestorm fra SSØ. ved Sletterhage Vest for Ellemandshøj paa Vest-siden af Helgenæs. Skibet, der er bygget i 1899 af Staal og maaler 316 Brutto Reg.-Tons, kom til at staa helt inde i Strandkanten med Bredsidens mod Land og Stevnen i SØ. ½ Ø. Skibet arbejdede haardt i Grunden, og Ferskvandslanken og Storlasten blev læk. Forsøg paa ved Bakning at komme flot blev uden Resultat. Næste Formiddag fik man Forbindelse med Land, og ved Middagstid gjordes et nyt Forsøg paa at bakke Skibet fri af Grunden; det gled ogsaa lidt i nordvestlig Retning, men blev atter staaende. Om Eftermiddagen kom Svitzers Bjergningsdamper »Svava« til Stede. Vinden var nu bleven S. til V. stiv Kuling. Paa Grund af Vejret opgav »Svava« at søge Forbindelse med det strandede Skib og gik til Aarhus for at afvente Bedring i Vejret. I Løbet af Natten drev »Carla« højere op paa Grunden. Næste Dags Formiddag, da Vinden havde lagt sig en Del, gik »Svava« paany til Strandingsstedet. Der afsluttedes derpaa Bjergningskontrakt, saaledes at Bjergelønnen skulde fastsættes ved Voldgift eller mindelig Overenskomst. »Carla«, hvis Amning før Grundstødningen havde været 10' for og 9½' agter, var kommen til at staa i Grunden, der bestod af Rullesten og Ler, med 7' Vand for og 7 til 9' agter. Kl. 8 Fm. begyndte »Svava« at slæbe. Man forsøgte først at trække Skibet for over og senere agter over, tildels ved Bistand af »Carla«s egen Maskine. Da det ikke ved Slæbning alene lykkedes at faa »Carla« flot, begyndte man Kl. 4 om Eftermiddagen at udlosse Lasten. Losningen besørgedes af Kystbjergerne for Svitzers Regning. I Løbet af Aftenen og en Del af Natten lossedes der til en fra Aarhus ankommen Skonnert c. 60 Tons af Ladningen, der ialt

bestod af c. 360 Tons. Ved fortsat Slæbning fik man endelig den 31. Kl. c. 2½ om Natten Skibet flot. Skønt »Carla«s Maskine var bleven en Del overanstrengt, var Skibet dog i Stand til ved egen Hjælp at tilbagelægge Størstedelen af Vejen til Aarhus. Skibet styrede imidlertid daarligt, da Roret var beskadiget, og »Svava« maatte derfor hen paa Mørgegenen slæbe det ind til Aarhus. Ved den i Aarhus foretagne Dykkerundersøgelse fandtes Slingrekølen meget beskadiget og tildels borte, og i Skibets Bund var mange Buler paa indtil 4½" og Afkrabninger. I beskadiget Stand ansattes Skibet af retlig udmeldte Mænd til 27,000 Kr., medens det tidligere stod bogført for en Værdi af 71,000 Kr. Værdien af Ladning og Fragt udgjorde c. 50,000 Kr. »Svava« er af Citanterne ansat til en Værdi af 150,000 Kr.

Den indgaaede Voldgiftsoverenskomst blev senere op-sagt fra Skibets Side, og Citanterne har derfor anlagt nærværende Sag, hvorunder de paastaar sig tilkendt Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter fra Stævningens Dato.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder det særlig for sydlige Vinde ret udsatte Sted, hvor Skibet stod, findes den Citanterne tilkommende Bjergeløn at kunne bestemmes til 7.500 Kr. med Renter som paastaaet, medens Sagens Omkostninger vil kunne hæves som indbefattet i det tilkendte Beløb.

Lasteliniers Benyttelse hos forskellige Nationer.

Vi har fra en Sejlskibsfører modtaget følgende:

I »Kongeriget Danmarks Skibsefterretninger« af 9. Juli d. A. læser jeg, at en Hr. K. G. Meldahl underretter os om den norske Lastelinie, og hvorledes Norge har Mod til at sætte en Lastelinie paa deres Skibe, som er mere gunstig for Skibene end den, som Board of Trade har beordret, og at der saa yderligere sættes en ekstra Streg, som svarer til det engelske Plimsolmærke, som Skibet saa kun tør laste til, naar det kommer i Berøring med engelske Havne. Ligeledes skriver Hr. Meldahl, at Svenskerne har tilsyneladende lignende Synspunkter som Nordmændene. Hvorfor kan disse to Lande nu tiltage sig disse særegne Rettigheder imod de engelske Fordringer, og hvorfor kan Danmark ikke ligesaa godt som Norge og Sverig paa egen Haand foretage sig et saadant Skridt? Vor Regering har tilladt en Del Skibe at være fritaget for Lastemærke, og de kan saa laste som de vil i indskrænket Fart men de Skibe, som lejlighedsvis gaar i indskrænket og uindskrænket Fart og er forsynet med Mærket, maa ikke laste over Mærket, selv om de er i indskrænket Fart; dette kan kun anses som uretfærdigt imod sidstnævnte Skibe. Hvorledes mon vor Regering vil stille sig overfor følgende Spørgsmaal: »Kan Board of Trade eller rettere sagt det mægtige England tvinge danske Skibe til en bestemt Nedlastning i »Dansk indskrænket Fart«, naar de tillader deres egen Nations Skibe under 100 Tons at være fritaget for Plimsolmærke, naar de ikke kommer udenfor deres Kyst?« Denne Kystfart omfatter hele Storbritannien og Irland, Shetlands- og Ørkenøerne, samt hele Kysten fra Elben til Brest.

Jeg var i forrige Maaned i Grimsby sammen med en engelsk Kutter, som var hjemmehørende i Goole. Skibet var 62 Netto Reg.-Tons og var uden Lastemærke; jeg forhørte mig derfor hos Skibets Fører, hvordan det kunde være, at han var fritagen for Lastemærke. Han forklarede mig da, som ovenfor nævnt. Ligeledes sagde han, at dersom et engelsk Skib under 100 Tons gik udenfor deres Kystfart, da maatte det være forsynet med Plimsolmærke; men saasnart det igen vendte tilbage og

gik i Kystfart, kunde det overstryge Mærket og betragte dette som uden Betydning for Nedlastning. Dette galdt kun for Skibe indtil 100 Netto Reg.-Tons.

I de samme Dage ankom til Grimsby en Kutter, som var hjemmehørende i Lowestoft, denne var lastet med Gravel (Grus) og kom fra en Kanalhavn. Den var lastet, saa at Plimsolcirkelens Overkant var i Vandet, altsaa c. 7" dybere end til det egentlige Plimsolmærke. Jeg spurgte da Føreren, om det var tilladelig Lastning paa Kysten, og han gav mig samme Forklaring, som den jeg i Forvejen havde faaet af den anden Fører. Da nu Board of Trade tillader engelske Skibe under 100 Tons denne Nedlastning i deres Kystfart, saa maa vor Regering vel ogsaa have saa meget at sige over danske Skibe, at den kan give disse Ret til fri Nedlastning i den Fart, som kaldes indskrænket Fart for vore Skibe, thi det kan vel ikke tænkes, at Board of Trade vil forlange mere af danske Skibe end af sine egne, ej heller at vor Regering stadig skal lade sig lede af den engelske. Vil vor hjemlige Regering absolut have Lastelinie, da burde det være for alle uden Undtagelse, saa at den ene ikke fik mere Ret end den anden; men denne Lastelinie kunde da med Lempe sættes ligesom den norske, som Hr. Meldahl forklarer, og i Lighed med Nordmændenes tage Hensyn til den Dødvægt, som Skibet har kunnet laste og er kommet uskadt over Søen med.

Derfor var der jo intet til Hinder for, at det Lastemærke, som gælder for Fart paa England, kunde blive siddende og benyttet, naar Skibet kom til England.

F. L. Wilhjelms.

Fører af Skon. »Karen Sophie« af Marstal.

„Great Eastern“ som Forløber for Kæmpedamperne.

Den 17. Juni d. A. var der gaaet 50 Aar, siden »Great Eastern«, den meget omtalte Forløber for vore moderne store transatlantiske Dampere, tiltraadte sin første Rejse fra Southampton til New York, skriver »Hamb. Corr.«. Aldrig tidligere var der blevet bygget et Skib af lignende Dimensioner, og det kan kun tilskrives Ingeniør Joambert K. Brunels dristige Mod, at Bygningen af det kom i Gang. Brunel, en Søn af den første Thems-Tunnels Bygmester, forstod ved et begejstret Foredrag i Civilingeniørernes Forening i Aaret 1851 at forskaffe sig de nødvendige Penge til Bygningen. I Aaret 1852 blev Kølen til »Levialhan«, det senere »Great Eastern«, lagt paa Scott Russells Værft i Millwall ved London. Den 3. November 1857 gjordes det første Forsøg paa at bringe det kæmpemæssige Skibsskrog, med den for Datiden uhyre Stabelvægt af c. 11,000 Tons, i Vandet; men først d. 31. Januar 1858 lykkedes det efter uhyre Anstrengelser og med en Bekostning af £ 120,000, at faa sat Skibet ud. Først efter endnu tre Aars Forløb var Skibet færdigt, og endelig den 17. Juni 1860 kunde det tiltræde sin første Rejse, der gik til New York. Den 28. Juni naaedes Sandy Hook, hvortil Rejsen altsaa havde taget tolv Dage. »Great Eastern« besad et Rumindhold af 18,900 Brutto Reg.-Tons, medens dets største samtlige, Cunard-Liniens Hjuldamper »Persia«, kun maatte 3 300 Reg.-Tons.

En Sammenligning af dets forskellige Forhold med Nutidens største Skibe »Mauretania« af Cunard Linien er af Interesse:

	»Great Eastern«	»Mauretania«
Størrelse i Brutto Reg.-Tons ..	18,900	31,938
Displacement	27,400	45,000
Længde	207 M.	232 M.
Bredde	25 M.	27 M.

	»Great Eastern«	»Mauretania«
Dybde fra øverste Dæk	16 M.	17 M.
Maskinkraft	7,650 HK.	70,000 HK.
Passagerer 1. Klasse	692	560
do. 2. —	894	475
Mellemdæk	c. 3,000	1,300
Besætning	400	850
Hurtighed	14½ Sm.	24½ Sm.

Til »Great Eastern«s Fremdrivning tjente to Hjul med Skovle af 17 Meters Gennemsnit og en Skrue af 7,3 Meters Gennemsnit. Af dens Maskinkraft paa 7,650 ind. HK. faldt 4,000 paa Skruen og 3,650 paa Hjulene. Begge Maskinernes daglige Kulforbrug udgjorde i Gennemsnit 388 Tons. saaledes at Forbruget for en Rejse til New York, der senere kun tog ni à ti Dage, krævede c. 3.600 Tons Kul. Skibet indtog dog i England til Frem- og Tilbagefejren til New York 9 000 Tons Kul, til hvis Indlastning der medgik ti à tolv Dage. I alt rummede Kulbunkerne 10,000 Tons og var beregnet til direkte Fart paa Indien. Til Fremdrivning tjente endvidere seks Master, hvoraf de to var forsynet med Raasejl og de fire med Gaffelsejl; de bar tilsammen et Sejlareal af 6,500 Kradratmeter. Om Masternes uhyre Størrelse vidner f. Eks. den Omstændighed, at Storraaen var 37 Meter lang. Med sine kolossale Skorstene og seks Master afgav Skibet et imponerende Skue.

I teknisk Henseende frembød dette Vidunderskib ubestridelig noget fremragende. Dets Hurtighed blev først overtruffet i 1879 af Damperen »Gallia« af Cunard Linien, dets Rumindhold først i 1901 af Damperen »Celtic« af White Star Linien, og dets Længde først i 1903 af Hurtigdamperen »Kaiser Wilhelm II« af Norddeutscher Lloyd. For Skibsbyggeren har dette Skibs sindrige Bygning, ved en hensigtsmæssig Anvendelse af Langskibsspantesystemet i Forbindelse med Dobbeltbund, indtil den seneste Tid tjent til Forbillede. Ved denne dobbelte Bund blev Skibet reddet, da det paa sin anden Rejse under en frygtelig Storm løb paa Grund i Nærheden af den amerikanske Kyst og fik to parallelle Revner i sin Yderklædning paa 25 og 12 Meters Længde.

Dette uhyre Skibs økonomiske Vanheld er noksom bekendt. I 36 Aar fristede det Tilværelsen paa de forskellige Maader, hovedsagelig som Kabeldamper, indtil det i Aaret 1888 sluttelig blev solgt til Liverpool til Opbygning for 1,160,000 Mk. efter at dets forskellige Ejere havde tabt over 20 Millioner Mark paa det.

Saa straalende »Great Eastern«s tekniske Triumf end var, saa er dette Skibs Skæbne dog et advarende Eksempel, da det holder os for Øje, at selv det skabende Genis højeste Flugt altid maa være begrænset af sin Tids Fordringer til det praktiske Liv, naar dets Frembringelser ikke skal blive Misfostre.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i det væsentligste uforandret fra sidste Uge, og der er Ladninger nok fra Bottenhav og Finskebugt, men yderligere Stigning i Raterne har ikke fundet Sted. Rusland har nogle Foderstof- og Trælaster, men Raterne holdes saa lave, at det er vanskelig at komme til Forretning. Tyskland har vedvarende nogle enkelte mindre Kornlaster til England. Østnorge har forskellige Islaster, men Tilbudene er saa lave, at det er vanskeligt at komme til Forretning, og Interessen ligger mere for Trælaster fra Bottenhavet.

Returfragter Vest fra er der ikke Mangel paa, og der er nogen større Efterspørgsel for mindre Sejlere saavel til Danmark som til Tyskland.

Hvad de mindre Skibe angaar har det fra Nordtyskland ligesom været noget bedre i sidste Uge; Königsberg slutter til 4 M., hvorimod Danzig vel har Laster, men afholder sig fra at slutte Skibene paa Forhaand; Colberg sluttede aller nogle Skibe for ny Rug til 3½ M., og noget lignende vil vel være at opnaa fra Stolpmünde og Rügenwalde. Stettin er for Tiden ret lovende og anvender flere Skibe for Rug til 4 M., hvortil der er sluttet, og Udsigterne tegner bedre derfra senere. De øvrige Kornpladser er endnu noget tilbageholdne; Lübeck er atter blevet flovere, og der er en Del fragtsøgende Skibe, som har Besvær med at blive placeret derfra. Norge er stadig lige mat og slutter kun lidt, bl. a. Bloksten til Wismar 5½ M. Sverig har Ladninger nok, hvortil nu ogsaa kommer Gødningslaster fra Sundhavnene til danske Havne. Danmark har af Kornlaster fra Provinserne saa godt som intet; derimod udbydes en Del Gødningslaster fra Kastrup, ligesom der fra Aalborg sluttedes til Danzig for Cement 55 Pf. og for Kridt 3½ M. Kjøbenhavn, hvortil der stadig kommer meget faa Skibe, sluttede for Soyakager til Hertugdømmerne 2¾ M. samt Kul til Masnedø 12 Øre; iøvrigt er det for Tiden ret stille derfra; pr. 1. September udbydes derimod ikke saa faa Ladninger Oljekager nærmest til svenske Havne.

Havarier og Forlis.

Tjaldur, Dpsk. af Kjøbenhavn, ankom hertil d. 12. ds. fra Færøerne efter at have været paa Grund ved Østernæs paa Sydsiden af Østera. Skibet kom hurtig flot og fik sin Lækage i Forskibet foreløbig stoppet, hvorefter det fortsatte Rejsen hertil. Efter eudt Udlosning her repareres Skibet hos Burmeister & Wain.

Godhøim, Dpsk. af Göteborg, kom d. 13. ds. paa Grund ved Hornbæk. Skibet var paa Rejsen fra Wick til Stettin med en Ladning Sild. Flot med Assistance af Svitzers og indbragt til Helsingør for Dykkerundersøgelse. Fortsat Rejsen d. 14. ds.

Hermينيا, Dpsk. af Hamburg, kom d. 10. ds. paa Rejsen fra England til Lemvig med en Ladning Kul paa Grund paa Rønerne i Nissum Bredning. Dpsk. »Vestkysten« har bragt Skibet flot og ind til Lemvig, efter at c. 700 Tdr. Kul var lægtet.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren **Peter Knudsen** Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 11./8. til Hull. — Alexandra, Nielsen, afg. Antwerpen 14./8. til Havre. — Algarve, Borries, ank. hertil 15./8. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 14./8. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Holtenu 15./8, hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Dartmouth 7./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, ank. Norfolk 12./8. — Arno, Strubberg, ank. Riga 13./8. — Aurora, Fischer, ank. hertil 15./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 11./8. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 13./8. til Oran. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Taragona 10./8. — Christian IX, Holm, pass. Brunsbüttel 12./8. for London. — Dagmar, Bøgvad, ank. Livorno 12./8. — Douro, Søberg, afg. Antwerpen 14./8. til Libau. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 13./8. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Buenos Aires 24./7. til Madeira. — Frederik, Thomsen, herfra 13./8. til Königsberg. — Garonne, Kromann, afg. Trångsund 12./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 10./8. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 14./8. — Hengest, Munck, ank. hertil 15./8. — Holarr, afg. herfra 13./8. til Danzig. — Hjelm, Kyllsbech, oplagt. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Riga 13./8. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 15./8. — Kasaan, Mikkelsen, pass. Bruns-

büttel 15./8. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 3./8. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 12./8. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenau 7./8. for Bordeaux. — Leopold 11, Jacobsen, ank. Libau 14./8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Mikkelsen, afg. Riga 13./8. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 11./8. — L. P. Holmblad, Svane, pass. Hanstholm 14./8. hertil. — Moskø, Jon Jønsen, afg. herfra 13./8. til Riga. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Salonica 12./8. til Konstantinopel. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 12./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 14./8. — Omsk, Harder, afg. Libau 13./8. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 14./8. for New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 10./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. Hamburg 10./8. — Pregel, Iversen, afg. Havre 13./8. til Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 4./8. — Saxo, Gotthardt, ank. hertil 12./8. — Seine, Damp, ank. hertil 13./8. — Texas, Muhldorff, pass. Ouessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 14./8. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. hertil 14./8. — Tyr, Thaning, ank. hertil 14./8. — United States, Gøtsche, ank. New York 9./8. — Vendsyssel, Larsen, afg. herfra 13./8. til Riga. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 13./8. Syd paa. — Karin, ank. Stettin 13./8. — Vadse, afg. Stettin 9./8. til Manchester.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 5./8. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 12./8. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 8./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Methil 5./8. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Petersborg 9./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 9./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Reval 12./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Belfast 8./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Novorossisk 22./7. til Landskrona. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Grimsby 8./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Blyth 8./12. til Kronstadt. — Nawa, Dahl, afg. Rotterdam 12./8. til Blyth.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Shanghai 11./8. til Hongkong. — Tranquebar, van Deurs, afg. Antwerpen 30./7. til Port Said. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 11./8. til Perim. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Perim 8./8. til Colombo. — Pangan, Knudsen, ank. Bangkok 5./8. — Bandon, Thomsen, afg. Bordeaux 10./8. til London. — Samui, de Licht, pass. Perim 14./8. for Suez. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Genoa 12./8. til London. — Cathay, Kruse, afg. Newcastle 12./8. til Cape Town.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Paramaribo 2./8. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 13./8. til Frederikssted. — St. Croix, Kall, ank. Kjøbenhavn 9./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Riga 13./8. — Nord-søen, Gram, afg. San Juan 10./8. til Goole. — Nexos, Basse, ank. Barcelona 9./8. — Ellen, Hansen, afg. Sevilla 11./8. til Antwerpen. — Fylla, Christensen, afg. Methil 12./8. til Esbjerg. — Gerda, Iversen, ank. Sevilla 11./8. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 8./8. til Hull. — Johanne, Thøgersen, afg. Borgå 13./8. til Sevilla. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Abo 13./8. til Wartsala. — Laura, Pedersen, ank. Hennebout 10./8. — Marie, Jessen, ank. Esbjerg 13./8. — Cito, Jepsen, pass. Emden 13./8. til Cartagena. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 10./8. til Trångsund. — Dagmar, Mathiasen, afg. San Juan 13./8. til Ipswich. — Norma, Schiff, ank. Sörnäs 10./8. — Alfa, Lauritsen, ank. Bogense 12./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. La Rochelle 12./8. — Martha, Christensen, ank. Rouen 13./8. — Elna, Rathje, ank. West Hartlepool 14./8. — Therese, Pedersen, afg. Burntisland 8./8. — Simone, Møller, ank. Rouen 13./8. — Jeanne, Løfler, afg. Dundee 9./8. — Vera, Riis, ank. Archangel 7./8. — Daisy, Lagesen, afg. Howden Dock 13./8. — Anine, Leth, ank. Methil 13./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Blyth 13./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 13./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Swinemünde 11./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Petersborg 13./8. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Bjørneborg 11./8. — G. Koch, Jørgensen, ank. Velzen 13./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rostock 5./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Antwerpen 11./8. — N. F. Høfding, van Deurs, ank. Hull 12./8. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Jacobstad 4./8. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Nørre Sundby 12./8. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Petersborg 11./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Glasgow 14./8. — Ajax, Brorsen, afg. Cardiff 12./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Leith 12./8. — Helene, Sørensen, pass. Brunsbüttel 11./8. — Sjælland, Dam, afg. Aarhus 13./8. — Agnete, Sonnichsen, pass. Holtenau 14./8. — Hermia, Hansen, ank. Antwerpen 11./8. — Alice, Schultz, afg. Odense 13./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Boness 12./8. — Freja, Nielsen, ank. Southampton 12./8. — Vera, Thing, afg. Libau 13./8.

København. Hafnia, Hansen, afg. Smyrna 5./8. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 13./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Burntisland 12./8. — Dania, Lindberg, ank. Filadelfia 6./8. —

Normannia, Pedersen, ank. Kronstadt 10./8. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 10./8. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 12./8. — Livonia, Jørgensen, afg. Petersborg 11./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Helsingborg 13./8. — Patricia, Larsen, ank. Annapolis 2./8. — Gratia, Sørensen, ank. Tynen 11./8. — Astoria, Neergaard, afg. Sydney C. B. 12./8.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Methil 10./8. — Gallia, Nielsen, afg. Kronstadt 11./8. — Caledonia, Hansen, ank. Boness 5./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Dunkerque 12./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kronstadt 13./8.

Ingå. Flandria, Hansen, ank. Riga 11./8. — Granaria, Poulsen, afg. Baltimore 5./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Grangemouth 12./8. — Estonia, Winckler, ank. Cardiff 6./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Boness 12./8. — Selandia, Troensegaard, afg. Seaham Harbour 11./8. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 12./8. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 10./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Blyth 8./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 7./8.

Thore. Gambetta, Riise, ank. Eskebjerg 12./8. — Kong Heige, Olsen, afg. Kjøbenhavn 12./8. via Leith til Reykjavik & Vestisland. — Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 13./8. — Ingolf, Schiøtz, afg. Kjøbenhavn 15./8. direkte til Island.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 10./8. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Wismar 10./8. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 12./8. for Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Emden 4./8. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 10./8. til Korsør.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Brahestad 7./8. til Zaandam. — London, Bom, ank. Antwerpen 8./8. — Paris, Tholander, afg. Riga 11./8. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 5./8. til Terneuzen.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 11./8. til Kronstadt. — Wien, Boeck Hansen, afg. W. Hartlepool 6./8. til Brahestad. — Roma, v. Thun, ank. Blyth 12./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport 12./8. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Windau 12./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Fiume 10./8.

Nordøen. Nordland, Møller, afg. Kronstadt 10./8. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Dunston 10./8. — England, Andersen, ank. Yarmouth 8./7. — Holland, Poulsen, ank. Himango 5./8. — Rusland, Bennetzen, ank. Methil 12./8.

Europa. Europa, Hansen, afg. Leith 5./8. — Frankrig, Friis, ank. Hungerburg 3./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Emden 10./8. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 11./8.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Marseille 12./8. til Åhus. — Nelly, Clausen, ank. Barcelona 9./8. — Faunty, Eriksen, afg. Koivusaari 11./8. til Bilbao. — Lilly, Nielsen, afg. Fleetwood 11./8. til Odense. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 10./8. — Dagny, Sørensen, ank. Bilbao 13./8. — Mary, Bang, afg. Gefle 12./8. til Falmouth.

Thura. H. A. Hansen, ank. Antwerpen 13./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Pedersen, afg. Hull 9./8. til Struer.

Fans-Nordby. Copley, Hansen, ank. Autofagasta 12./8. — Thora, Thomsen, afg. Bahia 26./7. til Rio Haché.

Ærs. I. Koefoed, Andersen, afg. Hudikswall 6./8. til Casablanca. — Emilie, Friis, ank. West Wemyss 11./8. — Amor, Rasmussen, ank. Frederiksstad 11./8. — Fuglen, Schmidt, ank. Guernsey 10./8. — Hjalmar, Christoffersen, ank. St. Johns (N. F.) 10./8. — Ofelia, Clausen, ank. Bonavista (N. F.) 11./8. — Marie, Petersen, ank. Trångisvaag 11./8. — Kiana, Christensen, ank. Drøbak 11./8. — Freya, Nielsen, ank. Kjøbenhavns Red 9./8. p. R. t. Tralle. — Atlantic, Rasmussen, afg. Littlehampton 11./8. til Göteborg. — Bonavista, Christensen, ank. Domino 9./8. — Arial, Christensen, ank. Harwich 10./8. — Merkur, Christensen, ank. Bamf 11./8. — Vega, Hansen, ank. Woolwich 11./8. — Ami, Christensen, ank. Rudkjøbing 12./8. — Habil, Rasmussen, ank. Boulogne 11./8. — Alf, Hansen, ank. Svaneke 12./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Neko 12./8. — Immanuel, Boyer, ank. Havre 12./8. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiansand 12./8. — Mariane, Andersen, ank. Fakse Ladeplads 13./8. — Diana, Hansen, ank. Helsingfors 13./8. — Hosanna, Raahauge, ank. Dieppe 13./8. — Alfa, Madsen, afg. Domsjö 13./8. til Ipswich. — Amalia, Andersen, ank. Swinemünde 11./8. — Norma, Christensen, afg. Göteborg 13./8. til Southampton. — Bien, Petersen, ank. Norrköping 13./8. — Ellen, pass. St. Catherines Point 10./8. for vestg.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. August 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Lastelinies Benyttelse hos forskellige Nationer. — »Great Eastern« som Forløber for Kæmpedampnerne. — Frugtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provieringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander, Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Janus Andersen Aalborg.

Kommissionsforretning for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder havest til Salg

Skibes Købs- og Salgs-Bureau

„Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel, fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnerbrig — For og agter Skonnerter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjelpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejldug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 32, 1.

Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen, Vester Boulevard 48. Telefon 5625

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 19. August 1910.

The Baltic and White-Sea Conference. Kristiania, 17. August. (Ritz. Bur.) The Baltic and White-Sea Conference aabnede i Dag sin Generalforsamling paa Grand Hotel i Overværelse af godt 100 Personer. De tre skandinaviske Lande, Finland, England, Belgien, Holland, Tyskland og Frankrig var repræsenteret. Kommerceraad Krogius, Helsingfors, Konferencens Præsident, aabnede Mødet med en Tale, hvori han kört gennemgik Bevægelsen paa Hvidehavs- og Østersømarkedet i det forløbne Aar. Skibsfarten havde ogsaa nu et daarligt Aar at se tilbage paa. Præsidenten udtalte bl. a. at for at rette paa Forholdene maatte Rederne se at holde sig tilbage — saa at sige slutte fra Haand til Mund, der var Trælast nok til alle Skibe, man maatte blot ikke slutte paa Forhaand; man behøvede ikke at være bange for ikke at faa noget, men Rederne maatte ikke konkurrere indbyrdes om Fragterne, det havde de ofte gjort.

Man maatte holde sig tilbage fra nu af til Sæsonens Slutning og forlange 15 à 30 pCt. højere Rater og man vilde faa dem.

Præsidenten sluttede med en Tak til Bestyrelsen og erklærede dermed Mødet for aabnet.

Regnskab og Aarsberetning oplæstes og godkendtes uden Omtale. Præsidenten holdt derpaa det indledende Foredrag om det 3dje Punkt paa Dagsordenen: »De spekulerende Mæglere« og nævnte en Del Eksempler paa, til hvor stor Skade deres Virksomhed var for Skibsrederierne.

Under den paafølgende Diskussion udtalte alle den stærkeste Fordømmelse af de spekulerende Mæglere, og en Resolution i denne Retning vedtoges enstemmigt.

Den lød saaledes: 1. Man maa skaffe Oplysninger bilagt Beviser for, hvem der virkelig er spekulerende Mæglere og uden Ophold meddele deres Navne til Konferencens Medlemmer og til Bestyreren.

2. Hvor en Damper er blevet sluttet ved Person, som udgiver sig for at optræde som Mægler, og det senere viser sig, at en saadan Mægler i Virkeligheden optraadte for egen Regning som Hovedmand i Transaktionen og derved har ført Rederen bag Lyset og skaffet sig selv en hemmelig Fortjeneste, skal Rederen straks forelægge Sagen for sin Forening.

3. Medlemmerne maa anse sig forpligtet til ikke at have nogen som helst Forretningsforbindelse med Firmaer, der er kendte som spekulerende Mæglere eller spekulerende Dampskibsagenter, men at overdrage deres Befragninger udelukkende til Mæglermedlemmer af The Baltic and White-Sea Conference under den utvetydige Forudsætning, at disse intet har at gøre med Fragspekulationer.

Bestyrer Myhre holdt derefter et med Opmærksomhed hørt Foredrag om Indførelse af Strejkeklausul i Trælastcertepartier. Det vedtoges at udsende Strejkeklausulen til de forskellige Medlemmer til Udtalelse, for at man senere kan vedtage den. Ensartede Trælastcertepartier var Dagsordenens næste Punkt. Heinrich Asp fra Hamburg holdt det indledende Fordrag om dette Emne.

Klokken 1 holdtes Frokostpavse, hvorefter Forhandlingerne genoptoges Kl. 2.

Den truende internationale Sømands-strejke. Formanden for Søfyrbødernes Forbund. Jæpelt, har til »Polit.« udtalt, at der paa en international Transportarbejderkongres, som skal afholdes i Kjøbenhavn fra den 23.—26. August, vil blive fremsat Forslag om en 14 Dages Strejke blandt Søfyrbøderne i alle europæiske Lande. Jæpelt hævdede, at Strejken, grundet paa de for Søfyrbøderne herskende fortvivlede

Forhold var nødvendig, men de var dog stadig villige til Forhandling. En europæisk Sømands- og Fyrbøderstrejke var allerede planlagt for fire Aar siden, og Forslag herom fremsattes paa en Kongres i Hamburg, men blev ikke vedtaget. Formanden for de engelske Sømands og Fyrbøderes Organisation, Mr. Wilson, vil nu fremsætte Forslaget paa Kongressen i Kjøbenhavn.

Admiral Richelieu, hvem »Polit.« har interviewet om Spørgsmaalet om en europæisk Sømands- og Fyrbøderstrejke, udtalte sin stærke Bekymring over, at en saadan Plan skulde bringes til Udførelse i Kjøbenhavn, da de danske Handelsinteresser derved kunde lide betydelig Skade. Hvad den hjemlige Skibsfart angaar, kan man for saa vidt imødesee en Strejke med Ro, da det omtrent kan være lige meget, om man sejler med Tab, eller man maa ligge stille. Dampskibsfarten har for flere Rederiers Vedkommende i de senere Aar givet lidet eller intet Udbytte. Der betales de Lønninger. Driften paa nogen Maade kan svare, og der sørges for Folkene saa godt som muligt. Rederne er imidlertid villige til Forhandling, men udtalte Admiralen sluttelig, jeg ser ikke ret, hvorledes det skal blive muligt for os, som Stillingen paa Fragtmarkedet er, at gaa med til Lønforhøjelser. Dette Spørgsmaal er dog som sagt for intet at regne sammenlignet med den Ulykke, det vilde være for Landet, om Beslutningen om en europæisk Strejke skulde blive vedtaget her i Kjøbenhavn. (Ritz. Bur.)

*

Efter de Udtalelser der, angaaende denne Sag, er fremsat i den tyske Sømandsforenings officielle Organ »Der Seemann« (se Dansk Søfartstidende Nr. 62) synes det dog ikke, at Sagen er saa alvorlig, som ovenstaaende lader formode, selv om det ganske vist ikke med Sikkerhed kan siges, hvilken Betydning man kan tillægge nævnte Blad.

Dansk Dampskibsrederiforening og Maskinmestrene. I 1906 henvendte Maskinmestrenes Forening sig til Dansk Dampskibsrederiforening for at faa en Forhandling i Gang om en Overenskomst mellem de i Rederiforeningen optagne Selskaber og Maskinmestrene. Dampskibsrederiforeningen vilde dog ikke som saadan tage Sagen op, men henviste Maskinmestrenes Forening til at forhandle med hvert enkelt Rederi. Dette skete ogsaa, og for de fleste Rederiers Vedkommende lykkedes det ogsaa at tilvejebringe tilfredsstillende Overenskomster.

I de første Dage af Juli Maaned har nu Dansk Dampskibsrederiforening paa de i den sammensluttede Selskabers Vegne opsagt sine Overenskomster til 1ste Februar 1911. idet den henviste til Ønskeligheden af at faa indført enslydende Kontrakter mellem de forskellige Rederier og Maskinmestrenes Forening. Samtidig dermed har den imidlertid udtalt Ønsket om, at der maatte blive nedsat et Udvalg for at forhandle om en ny Overenskomst, og dette Ønske er nu tiltraadt af Maskinmestrenes Forening, som paa sin Side vil delegere seks Medlemmer til Udvalget. Foreløbig vil der dog blive nedsat et mindre Udvalg til at foretage de fornødne Forarbejder.

(»Berl. Tid.«)

Den diplomatiske Søretskonference i Bryssel. De tre nordiske Landes Delegerede ved den diplomatiske Søretskonference i Bryssel har i disse Dage holdt Møde her i Kjøbenhavn og har enedes om visse Forslag, som er tænkt fremsat i Fællesskab af de tre Lande. De Delegerede er for Danmark: Professor Grundtvig, Højesteretsadvokat Halkier og Direktør Will, for Norge: Minister Hagerup og Konsul Bøe, for Sverige: Grev Ehrensvärd, svensk Minister i Bryssel, og Assurancedirektør E. Lange fra Göteborg.

Nordisk Skibsrederforening. Kristiania, 17. Aug. (Ritz. Bur.) Nordisk Skibsrederforenings Møde aabnedes Kl. 3 her i Byen i Dag. Beretning og Regnskab aflagedes, og der meddeltes Decharge for dette. Derefter foretoges Valg af Bestyrelse, og paa Forslag af Grosserer Hedberg, Malmø bemyndigedes Bestyrelsen til Indkøb eller Opførelse af en Bygning for at sikre Foreningen faste Kontorlokaler.

Stor Søulykke. London, 16. August. (Ritz. Bur.) Til Lloyds telegraferes fra Gibraltar: Den spanske Damper »Martos« er i Dag i Taage udfør Tarifa kollideret med tysk Damper »Elsa«. Førstnævnte sank. Nogle af dens Passagerer og Mandskab blev reddet af »Elsa« og landsat i Gibraltar, men syv Mand af Besætningen og 38 Passagerer druknede.

Damperen »Martos« sejlede paa Grund af Taage med sagte Fart og afgav stadig Taagesignaler, da den pludselig blev ramt midtskibs af Damperen »Elsa«. »Martos« løb straks fuld af Vand og sank i Løbet af tre Minutter. Blandt Passagererne, der for Størstedelen sov, opstod der Panik. Af Passagererne i 1ste Kahyt blev kun én reddet. Af de reddede Mellemdækspassagerer er fire saarede. Damperens Kaptajn, der var 70 Aar gammel, gik under med sit Skib, staaende paa Kommandobroen.

Tysk Værftskonflikt. Germanniaværftet i Kiel har den 13. ds. udelukket 2,000 Arbejdere, Howaldwerke 1,200 Arbejdere samt Stocks og Kolbes Værfter hver 100. Paa Germanniaværftet har 600 »ikke-udelukkede« Arbejdere nedlagt Arbejdet.

I Følge Arbejdsgivernes Liste er nu ialt 30,280 Arbejdere ramt af Konflikten paa Skibsværfterne.

(»Norg. Sjøft.«)

Otte Mand tilsat Livet for at redde en Kammerat. Den firemastede Hamburger-Bark »Persimmon«, der den 3. Juli er indtruffet til Tocopilla i Brasilien, har i Følge en Beretning fra Kaptajnen til Rederiet (F. Laeitz i Hamburg) haft usædvanlig slet Vejr paa Overrejsen. Desværre har otte Mand af Besætningen tilsat Livet under Forsøg paa at redde en Kammerat, der var falden over Bord.

Sejladsen paa Tunis. (Af Beretning for Aaret 1909 fra Konsulatet i Tunis).

Siden de store Fosfatlejer og Jernfelter i Tunis er begyndt at blive udnyttet, har Skibsfarten taget et stort Opsving. Den danske Skibsfart paa Tunis udviser en Forøgelse af 20 pCt. fra foregaaende Aar.

Ialt ankom til de tunesiske Havne 59 danske Dampskibe i 1909, medbringende en Tonnage af 29,700 Tons og medtagende for Udgaende c. 105,000 Tons Varer.

Med Hensyn til de i Aarets Løb betalte Fragter ses der at have været betalt til danske Skibe fra 6/6 til 8/ pr. Ton for Fosfat fra Tunis til England og Frcs. 8,50 til 9 pr. Ton for Kul fra England til Tunis.

Havneomkostningerne ved de tunesiske Havne er følgende:

1. Lods og Havneudgifter:
pr. Register-Ton og pr. Dag..... Frcs. 0,03
Minimumstakst 10 Dage.
Skibe, der kommer fra anden tunesisk
Havn, betaler blot halv Takst.

2. for udlossede eller indtagne Varer:
betaler Skibet pr. Ton — 1.—
undtagen for Fosfat, Salt og Jernmalm,
hvorfor erlægges pr. Ton — 0,50
3. Fyr- og Sanitetsafgifter:
for Skibe indtil 500 Reg.-Tons, pr. R.-T. — 0 18
for Skibe over 500 Reg.-Tons, pr. Skib — 90,—
(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Kejser Wilhelm-Kanalens Benyttelse 1909—10. Igenem Kieler-Kanalens er der i Aaret 1909—10 passeret 38,547 Fartøjer med en Netto Reg.-Tonnage af 6,527,700 Tons. I dette Tal er ikke medregnet tyske (ialt 1.124) Krigsfartøjer, men omvendt er der medtaget Fartøjer, som kun for en Del har gjort Turen gennem Kanalen; regner man disse sidste fra, synker Antallet af Fartøjer til 23,016 med en Tonnage paa 5,832,600 Reg.-T.; men disse har altsaa besejlet Kanalen fra den ene Ende til den anden. Over Halvdelen af disse »Gennemsejlere« — nemlig 11,768 med 4 829 100 Reg.-T. — er Dampskibe, 9,610 (med 445,900 Reg.-T.) Sejlskibe og 1,638 (med 557,600 Reg.-T.) Lægtene o. desl.

Næsten 83 pCt. af Trafikken falder paa tyske Fartøjer (med 60 pCt. af Tonnagen); 4,6 pCt. af Skibene (med 3,3 pCt. af Tonnagen) var hollandske; derefter følger Danmark med 4,5 pCt. (10,9 pCt. af Tonnagen), Sverige, Norge, Rusland og England.

Kanaltrafikken var i 1909—10 baade i Henseende til Skibenes Antal og Tonnage betydelig større end Aaret forud.

(»Statistiske Efterretninger«.)

Verdens største Flydedok er for Tiden under Bygning paa Howaldtswerke i Kiel og er bestemt til det derværende Orlogsværft. Dokken faar den uhyre Bæreevne af 40,000 Tons og vil kunne optage Skibe af indtil 280 Meters Længde, medens Nutidens længste tyske Krigsskib kun er 171 Meter langt mellem Perpendikulærerne. Den vil kunne optage to Slagskibe af Nassauklassen paa én Gang. Paa det Sted, hvor Dokken skal have sin Plads ved Orlogsværftet, bliver Havnen uddybet til 21,5 Meter, hvilket er den største Dybde, som er frembragt i nogen Østersøhavn ved Opmudring. Af de 7,5 Millioner Mark, som Dokanlægget er beregnet at ville koste, falder der 2,5 Million paa Uddybningen og Forankring af Dokken.

(Hansa.)

Bygning af en Donauhavn. Den serbiske Regering har, i Følge »Hansa«, besluttet sig til at søge det allerede i flere Aar brændende Spørgsmaal om Bygningen af en stor Donauhavn løst. Der er tre Punkter, som kan komme i Betragtning ved Anlægget af en saadan Havn: Radujevac, hvor der allerede er en gammel Havn, og de to Vest derfor beliggende Kystpladser ved Kusjak og ved Praovo. Da den serbiske Del af en planlagt Donau—Adria-Bane skal paabegyndes endnu i denne Sommer, ser den serbiske Regering sig nødsaget til for Alvor at skride til en Løsning af Havnespørgsmaalet.

Verdens største Skib. Hamburg—Amerika-Linien agter i Følge »Shipp. Gaz.« at lade en ny stor Damper bygge for Liniens Forbindelse med New York. Skibet vil faa en Længde af 879,3 Fod, en Bredde af 95,2 Fod og en Dybde fra øverste Dæk af 64 Fod. Det kommer til at maale 45,000 Tons og skal udelukkende drives af Turbiner, der skal give det en Fart af mindst 22 Knob. Dette vil blive det største Skib, som hidtil er blevet bygget.

Fundamentet til Hals Fyr. Aalborg, 17. August. (Ritz. Bur.) Svitzers Bjergeløn for det sunkne Fundament ved Hals er nu fastsat til c. 20,000 Kr.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bēdes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Interessante sammenlignende Ildslukningsforsøg.

Kiels Brandvæsen har, i Følge »Hansa«, i Dagene fra den 18. til den 21. Maj d. A. udført nogle sammenlignende Ildslukningsforsøg i det tyske Orlogsskib »Sachsen«, nemlig den 18. Maj med Damp, den 19. Maj med Kulsyre og den 20. Maj ved, at det paagældende Rum i Skibet, c. 50 Kubikmeter, blev tillukket lufttæt. Det ved denne Lejlighed benyttede Brandobjekt som hver Dag var ens, bestod af: 1) 21 Centner tyske Kul i hele Stykker, som blev bragt til Hvidglødning ved Tilførsel af Ilt; 2) en halv Balle Tørvesmuld, som blev lagt paa en Brændestabel og overhældt med Petroleum; 3) en Kurv med Kokes, som var bragt i Glød; 4) to Stearinfakler og en brændende Benzīnlampe. Resultaterne var:

D a m p. Efter at man i to Timer havde tilført Damp af 7 Atm., blev der lukket for Dampen, og efter yderligere tre Timers Forløb, i hvilke Temperaturen gik ned til 54°, kunde Rummet betrædes, og det viste sig da, at Brandobjektet var fuldstændig slukket.

Kulsyre. I Løbet af 13 Minutter blev der ved Hjælp af et Gronwald-Ildslukningsapparat presset 40 Kilo Kulsyre ind i Rummet; efter andre 12 Minutters Forløb, i hvilke Temperaturen i Løbet af de sidste 7 Minutter gik 21° ned, var Ilden slukket, dog ventede man endnu i en halv Time, førend Rummet blev aabnet. Dette kunde betrædes af enhver allerede efter Forløbet af ialt 1 Time og 13 Minutter efter dets Aflukning og Tilførselen af Kulsyre. Dets Temperatur var nu kun 24°, Ilden var fuldstændig slukket, og Kullene havde antaget Rummets Temperatur.

Slukning ved at lukke lufttæt. Rummet blev tillukket lufttæt i to Timer, og Ilden overladt til sig selv. Efter at man efter Rummets Aabning havde ventet endnu i otte Minutter, kunde dette betrædes med Forsigtighed. Resultatet var negativt. Ilden i Kokeskurven og ligeledes i Kuldynge brændte i lys Lue.

Den 21. Maj skulde det fastslaaes, om man i Løbet af 30 Minutter kunde slukke en lignende Ild, som den, der var tilvejebragt de foregaaende Dage. 1) F o r s ø g m e d K u l s y r e. Efter Tillukning af Rummet, og efter at der i Løbet af 13 Minutter var tilført 40 Kilo Kulsyre, blev Rummet aabnet efter andre 17 Minutters Forløb. Der behøvedes yderligere fem Minutters Ventilation førend Rummet kunde betrædes. Derved godtgjordes det, at Kuldynge var fuldstændig slukket og Tørvesmuldsballen ligesaa. Kokeskurvens Indhold var slukket for de to Tredjedele Vedkommende. En endnu i Midten af Kokeskurven værende glødende Kærne slukkedes dog efter faa Minutters Forløb. 2) F o r s ø g m e d D a m p. Efter at der i en halv Time var tilført Damp af 7½ Atm., blev det ved

Brandrummets Aabning konstateret, at Ilden i Kokeskurven og i Kuldynge endnu brændte i lys Lue. Ilden i Tørvesmuldsballen var slukket. 3) F o r s ø g m e d l u f t t æ t T i l l u k n i n g. Rummet blev tillukket lufttæt i 30 Minutter, men efter dets Aabning brændte Ilden i lys Lue i Kuldynge og i Kokeskurven og maatte slukkes ved Hjælp af en Sprøjte.

Efter Resultaterne af disse Slukningsforsøg har Kulsyren altsaa vist sig overlegen som Slukningsmiddel lige overfor Damp.

Fragtmarkedet.

Situationen viser gennemgaaende kun smaa Forandringer hvad Raterne angaar, og der hersker ikke noget udpræget Liv i nogen Retning. Der udvises en betydelig Tilbageholdenhed saavel fra Redernes som fra Befragternes Side, saa at der næsten udelukkende fragtes fra Haanden og i Munden.

Fra Sortehavet og Azow var der igen lidt mere Liv til en Kende højere Rater, medens alle andre hjemgaaende Markeder maa karakteriseres som stille, men La Plata er dog, efter en lille Omgang nedefter, igen fastere og højere for prompt Lastning. Ogsaa i Kulfragterne udførelse i de forskellige Retninger er Svingningerne kun minimale.

Østen er stille. Kurrachee betalte 14/10½ à 15/ til udsøgt Havn pr. September, og Bombay 13/3 til to Lossehavne, prompt. Java har betalt 25/ for Sukker til U. S. eller Evropa. For Ris sluttedes nogle enkelte Baade, og der betales 19/9 Bassein/Holland, 22/ Saigon/Bordeaux.

Sortehavet etc. ligger ved et lidt større Begær efter Tonnage igen lidt bedre. For store Baade betales 7/6 à 7/9 fra Odessa, Nikolajeff eller Khersson til udsøgt Havn. Sulina har betalt indtil 9/6 N. C. pr. prompt og fra Azow sluttedes nogle Baade til 8/4½ Rotterdam, 8/7½ »any«, 8/10½ Hamburg.

Middelhavet tager ikke megen Tonnage for Øjeblikket, og Raterne er gennemgaaende daarligere. For Erts betales 6/9 Sevilla/Nantes, 5/9 Algier/Middlesbro eller West Hartlepool, 5/6 Almeria/Tyne Dock. For Oljekager fra Marseille til fire danske og/eller svenske Havne noteres omkring 13/.

Nordamerika er fast, men stille. For Planker fra Canada betales bl. a. 31/4 St. John/Liverpool, 36/3 Miramichi/Cardiff. Et Par enkelte Kornlaster sluttedes til 1/10½ fra Baltimore til direkte Havn U. K. eller Kontinentet. For Tømmer fra Golfen sluttedes kun faa Laster; der betales 77/6 til Rouen og Ostende, 102/6 tre syd-afrikanske Havne, 107/6 River Plate. Paa Time Charter Basis betales 3/ Dødvægt for en stor Damper, Levering New York, Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet har efter en Nedgang atter hævet sig, og der betales 12/9 à 13/ for prompt Lastning O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen, medens Raten pr. 1.—20. September er omkring 11/9.

Østersømarkedet ligger jævnt roligt. Der kan ikke siges at være nogen Mangel paa Laster, men den fragtfri Tonnage er til Stede i rigeligt Maal, hvorfor Raterne ikke rigtig kan komme i Vejret. Gennemgaaende er de heller ikke lavere, end de var for et Par Uger siden. Det skorter noget paa Kornlaster i denne Tid, men der ventes en livligere Eksport i næste Maaned og dette vil forhaabentlig stive Markedet af. Fra St. Petersborg bydes for Øjeblikket 1/1½ Hvedebasis London eller Rotterdam, 1/3¾ à 1/4½ Kontinentet (H. H. to store Havne), 1/6¾ Rouen, medens Riga har sluttet til 9¾ d. Havrebasis; Windau til 10½ d. London eller Rotterdam. Fra Petersborg er be-

talt 25/ à 25/6 pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Østkysten, Mk. 21½ à 22 for Pulpwood til Rotterdam, og Frcs. 35—37 pr. Favn Props til belgisk Havn eller Calais. Riga er temmelig flov paa Basis af 21/ D. B. til udsøgt Havn paa Østkysten, Hfl. 11 à 11½ Holland, Frcs. 27 Antwerpen, 30 Rouen. De tyske Havne viser kun ringe Aktivitet. Der sluttedes nogle Svellelaster til 6/ à 6/9 London eller Østkysten. Mindre Baade placeres fra Danzig med Rug til Sydfinland à Mk. 5 til 5¼ pr. Ton.

Kulfragterne er i det hele og store ikke undergaaet særlige Forandringer. Der betales bl. a. fra Cardiff: 3/10½ Kronstadt (3000), 4/ Kjøbenhavn (2100), Frcs. 6½, Algier (3000—3200), 5/3 Konstantinopel (4000) 5/ Port Said (5300), 16/ River Plate (4400), 14/ Rio Janeiro (6000). Fra Tynen eller Blyth sluttedes til 3/ à 3/3 Kronstadt, 3/4½ Reval (3000), 3/4½ Pillau (2350), 3/10½ Helsingfors (1700) 3/10½ Stockholm (1650), 3/6 Neufahrwasser (2400), 4/ Stettin (1500), 4/ Horsens (1000), 3/9 Rostock (1500), 3/7½ Lübeck, 4/3 Bordeaux (3300), 5/9 Genua (4400—5400). Fra Firth of Forth er der sidst betalt: 4/9 Faaborg (700), 3/9 Kiel (1900), 4/ Rendsburg (1400), 4/ Pillau (1000), 3/10½ Helsingfors (1900), 8/ Venedig (4000).

Havarier og Forlis.

Marie, Jagt af Bogense, fik paa Rejsen til Karlshamn Skade paa Roret og drev paa Land ved Rysleback paa Møen. Svitizers assisterer.

Fra Sø og Land.

En japansk Undervandsbaads Undergang. Den 18. April d. A. gik en japansk Undervandsbaad »Nr. 6« tabt under en Manøvre i Hiroshimabugten. Før Baaden igen kunde blive taget op, havde dens Besætning, tre Officerer og elleve Mand, mistet Livet ved Kvælning. I de efterladte Optegnelser af Baadens Chef, der var ægte japanske og tillige ægte sømandsmæssige, tager denne hele Skylden for Ulykken paa sig, endskønt den efter Sagerens Stilling næppe kan tilskrives ham, giver i jævn Simpeltid en gribende Skildring af de indesluttedes sidste Kamp imod en uafvendelig Skæbne og tillige et Billede af de smukke sømandsmæssige Dyder, som den japanske Marine allerede har givet saa mange Prøver paa, skriver »Hamb. Corr.« Optegnelsernes Ordlyd er følgende:

»Med største Beklagelse skriver jeg denne Melding om Tabet af Baaden saavel som af mine Kammerater og Folk, der er forarsaget ved min egen Skyld. Jeg vil kun nævne, at alle Midler er blevet forsøgt for igen at bringe Baaden op til Overfladen, og at mine Folk har arbejdet koldblodigt og uforsøgt til det sidste. Jeg lod Baaden dykke med Maskinen gaende, men da jeg saa, at den gik for dybt, forsøgte jeg at lukke Søventilerne til Ballasttanken. Uheldigvis sprang den Kætting, der bevæger Ventilerne, hvorfor jeg var hjælpeløs og mistede Herredømmet over Baaden. Imidlertid fyldtes Tankene med Vand og Baaden gik til Bunds med en Hældning af 25 Grader. Efter at Bunden var tørnet, begyndte Vandet at trænge ind i Skibet; Bundbrædderne kom under Vand; det elektriske Lys svigtede; ligeledes Nødlampen, og Baaden fyldtes med en giftig Gas, saa vi kun kunde aande med største Besvær. Under disse Forhold arbejdede vi med de yderste Anstrængelser ved Haandpumperne for at tømme Hovedballasttanken, hvad der, som vi tror, ogsaa lykkedes os, endskønt vi ikke kunde aflæse Vandstandsmaaleren i Mørket. Elektrisk Kraft var, som allerede nævnt, ikke mere forhaanden, og vort eneste Haab om igen at komme op til Overfladen laa udelukkende i Brugen af Haandpumperne. Jeg skriver dette ved det dunkle Lys, som kommer ind gennem Kommando-tårnet. Kl. er 11,45 Fm. Jeg beder indtrængende Hans Majestæt om at tilgive mig og om at hjælpe mine Folks Familier, da de alle mister Livet ved denne til Undergang viede Baad. Det er mit eneste Ønske. Kl. er nu 12,30 Em. Jeg kan nu kun aande med Besvær, men jeg er overbevist om, at vi maa have pumpet af Fyrolien ud af Tanken. Jeg fornaar ikke at skrive mere. Kl. er nu 12,40 Em.

Svendborg Navigations-skole. 2den Eksamen i Aaret 1910 afsluttedes den 10. August.

Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 10 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 6, i Geografi og Vejrlære 6, i Sørst og Handelsvidenskab 6 samt i Engelsk 3.

Ialt 16 Elever, som alle bestod.

Navigationsskolen har til Minde om Skolens Stifter, Forstander Antonius Oluf Tuxen, oprettet en Præmie for det højeste Pointstal i Aarets Løb. Præmien, som vil blive uddelt i December Maaned hvert Aar — første Gang i indeværende Aar — bestaar af en Sekstant med Certificat fra Kew-Observatoriet, London.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlång Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuberth, ank. Hull 13./8. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 17./8. til Tunis. — Algarve, Borries, afg. herfra 15./8. til Cadix. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 14./8. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 17./8. til Riga. — Antwerpen, Madsen, afg. Dartmouth 7./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, ank. Ferdinandina 15./8. — Arno, Strubberg, ank. Riga 13./8. — Aurora, Fischer, ank. hertil 15./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 11./8. — Beira, Lunge, afg. Dartmouth 13./8. til Oran. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 18./8. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 17./8. — Christian IX, Holm, ank. London 14./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Neapel 17./8. til Malaga. — Douro, Søberg, pass. Holtenau 16./8. for Libau. — Esbjerg, Strulve, ank. Libau 15./8. — Florida, Andersen, afg. Madeira 17./8. til Lissabon. — Frederik, Thomsen, ank. Königsberg 15./8. — Garonne, Kromann, afg. Trångsund 12./8. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 16./8. for Libau. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./8. — Hengest, Munck, afg. herfra 16./8. til Riga. — Hjelm, oplagt. — Holar, ank. Danzig 15./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Reval 17./8. til Kotka. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 15./8. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 17./8. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 17./8. — Kiev, Jørgensen, ank. Petersborg 12./8. — Kursk, Gommessen, ank. Bordeaux 14./8. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 14./8. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 16./8. for Antwerpen. — Louisiana, Årsted, ank. New York 11./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 15./8. — Moskva, Jon Jonsen, ank. Riga 16./8. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Galata 15./8. — Nordjylland, Jacobus, ank. Antwerpen 12./8. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 14./8. — Omsk, Harcer, pass. Brunsbüttel 16./8. for Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 14./8. for New York. — Perm, Christensen, ank. Libau 10./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. Hamburg 10./8. — Pregel, Iversen, ank. Dunkerque 14./8. — Saga, Wiberg, ank. hertil 17./8. — Saxo, ank. Pernau 17./8. — Seine, Damp, ank. Stettin 17./8. — Texas, Muhldorff, pass. Ouessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 15./8. Nord paa. — Tiber, Beeh, afg. herfra 15./8. til Barcelona. — Tyr, Thaning, afg. herfra 16./8. til Windau. — United States, Gotsche, ank. New York 9./8. — Vendsyssel, Larsen, ank. Riga 16./8. — Viking, Meyer, ank. hertil 18./8. — Karin, afg. Stettin 17./8. til Manchester. — Vadsø, afg. Manchester 17./8. til Liverpool.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 13./8. til London. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 12./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. London 14./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 13./8. — Russ, Petersen, ank. Petersborg 9./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 9./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Reval 13./8. til Ghent. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Belfast 16./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Landskrona 15./8. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Grimsby 13./8. til Kronstadt. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Blyth 12./8. til Kronstadt. — Newa, Dahl, afg. Blyth 15./8. til Archangel.

Europa. Europa, Hansen, ank. Archangel 14./8. — Frankrig, Friis, afg. Hungerborg 15./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Emden 10./8. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 11./8.

Thore. Kong Helge, Olsen, afg. Kjøbenhavn 12./8. til Island via Leith. — Gambetta, Riise, afg. Kjøbenhavn 3./8. til Island via Øfjord. — Ryvingen, Madsen, afg. Øfjord 17./8. til Kjøbenhavn. — Echo, Torgersen, afg. Eskefjord 17./8. til Færøerne. — Mjølner, Clausen, ank. Genua 17./8.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Calais 13./8. — Enigheden, Jensen, ank. Faaborg 16./8. (Fortsættes Side 517.)

1777. Grund afmærket. Banc Marbout. Munda Flod. Gabon. Grunden ved Indløbet til Munda Flod ligger N.-ligere end angivet i det franske Kort Nr. 3037. Dens Yderende er ved en Byg med 4 å 5 m forbundet med Banc du Boursaint. En rød Spidstønde er udlagt ved dens Yderende, fra Punt Acandah i S. 60° Ø., og fra Assimba i N. 66° Ø. 0° 38' 24" N. Br. 9° 35' 34" Ø. Lgd.

En sort Spidstønde er udlagt i 5, m Vand ved Banc Marbout, fra Baynia i S. 63° Ø., og fra Assimba i N. 70° Ø. 0° 43' 48" N. Br. 9° 34' 11" Ø. Lgd.

1778. Fyr midlertidig forandret. La Luz. Gran Canaria. Canariske Øer. Det grønne Fyr paa Bolgebrøderen ved Puerto de La Luz er flyttet til Yderenden af Molen Santa Catalina, og er nu rødt. Lysevnen er forstærket. Flammens Højde: 11 m.

1779. Tønder til Opmaaling udlagt. Nantucket Shoals. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Nantucket Shoal er fire hvide Stumpstønder mærket »C. S.« udlagt. De ligger nde til den 15de September 1910 og er Skibsstærten uvedkomnende.

1780. Fishing Point tiltaget. Assateague Ankerplads. Virginia. Fishing Point er tiltaget c. 270 m Ø. efter. Dens Yderende er nu c. 700 m V. for Fishing Point Fyr. Den største Del af denne Strækning er kun netop overflydt, hvilket gør den meget farlig ved Besøling om Natten.

1781. Lystønde forandret. Tangier Island Shoal Lump. Main Ship Channel. Chesapeake Bay. Tangier Island Shoal Lump Lystønde viser nu hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 37° 46' 25" N. Br. 76° 10' 0" V. Lgd.

1782. Tønder udlagt. Bennetts Creek. Chesapeake Bay. Virginia. I Bennetts Creek er følgende Spiritønder udlagt:

Cow Island Point Tønde Nr. 1 i 3, m Vand, fra Tue Marshes Fyr i S. 3° Ø. og fra Hunts Point i N. 75½° Ø.
Phillips Point Tønde Nr. 2 i 3, m Vand, fra Cow Island Point i S. 13° V., og fra Hunts Point i S. 81½° V.
Rothul Island vandret stribede Tønde i 2, m Vand, fra Round Island venstre Kant i N. 84° V., og fra Hunts Point i S. 71½° Ø.

1783. Ledefyr tændt. Cumberland Sound og Ferdinand Harbor. Florida. I Cumberland Sound og Ferdinand Harbor er følgende Ledefyr tændt:

Fort Clinch Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en hvid Baake, som staar i 3 m Vand, fra Ferdinand Vandtaarn i N. 11° Ø., og fra Quarantine Station i N. 55° Ø. Flammens Højde: 6 m. 30° 42' 20" N. Br. 81° 26' 54" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt fast Fyr, der vises fra en hvid Baake, som staar paa Fort Clinch S.-Bastion 690 m S. 72½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 12 m. 30° 42' 13" N. Br. 81° 27' 17" V. Lgd.

Tiger Island Ledefyr. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der vises fra en hvid Baake, som staar i 2, m Vand, fra Cumberland Island høje Kant i S. 24° V., og fra Fort Clinch S.-Bastion i N. 84½° V. Flammens Højde: 6 m. 30° 42' 18" N. Br. 81° 28' 18" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der vises fra en hvid Baake, som staar i 0, m Vand, 690 m S. 80½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 12 m. 30° 42' 15" N. Br. 81° 28' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1784. Fyrskibet »Heald Bank« midlertidig inddraget. Galveston. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fyrskibet »Heald Bank« Nr. 81 er midlertidig onblyttet med en vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

1785. Lystønde udlagt. Fort Point. Galveston Harbor. Texas. Fort Point Lystønde Nr. 11, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er i 9 m Vand udlagt tæt Ø for Turm Klokketønde 9 A ud for Fort Point, fra Galveston South Jetty Fyr i N. 78¼° V., og fra Bolivar Point Fyr i S. 3° Ø.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden anrives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjelejde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Alstande i Somil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1752. Skydeøvelser. Jægerspris. Isefjord. Den 16de, 17de, 19de, 20de, 21de, 22de, 23de, 24de, 26de, 27de og 30te September samt 1ste og 3die Oktober 1910 afholdes Skydeøvelser fra Kl. 10½ Fm. til Kl. 2½ Em. ved Jægerspris. Paa de Dage, der skydes, hejses Signalflag om Morgenen tidlig paa Krøbingebakke, 900 m VNV. for Christiansminde, samt paa Carolineløjt, 560 m NV. for Draaby Kirke. Under Skydningen er det forbudt at komme V.-Kysten af Horus-Herred ud for Øvelsespladsen og N. for samme indtil Alholm nærmere end 2 Sm.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1753. Fyr atter tændt. Saxemare. Bleking. Sverrig. Begge Saxemare Fyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1667. Kjøbenhavn 1910).

1754. Baaker optært. Lilljungfrun og Norrutharet. Søderhamn. Bottniske Bugt. Paa Norrutharet, tæt V. for Fyret, er opført en hvid, 10 m høj, trekantet Baake, med Trekant med Spidsen opad paa Toppen. 61° 15' 32" N. Br. 17° 17' 54" Ø. Lgd.

Paa Lilljungfrun N.-Ende er opført en hvid, 16 m høj, trekantet Baake med Trekant med Spidsen nedad paa Toppen. 61° 15' 31" N. Br. 17° 17' 20" Ø. Lgd. Holdt overet i N. 82° Ø. Ieder Baakerne S. om Hällgrund og N. om Slagen ved Storgrund. Norrutharets Fyr ligger i Ledelinien.

1755. Varde forandret. Astholmsudde. Sundsvall. Astholmsudde Varde har ikke mere nogen Tøpnetegnelse. Varden er 5 m høj.

1756. Vrag afmærket. Bottniske Bugt. Dampren »Sangstad« er sunket paa 63° 30' 20" N. Br. 20° 46' 30" Ø. Lgd. Om kort Tid udlægges en Lystønde, der viser grønt Et-Lyn hver 3 Sek., 100 m NV. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1927. Kjøbenhavn 1910).

1757. Dybde forøget. St. Petersborg Søkanal. Rusland. Udenrigsministeriet meddeler: Dybden i St. Petersborg Søkanal er forøget til 8,1 m. (Kort Nr. 155).

1758. Fyr forandret. Tjuters (Tytärsaari). Finske Bugt. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Tjuters Fyr nu saaledes: Det viser hvidt, fast Lys fra S. 42½° Ø. til S. 55½° Ø., hvidt Et-Blink fra S. 55½° Ø. til S. 83½° Ø., hvidt To-Blink fra S. 15¼° Ø. til S. 42½° Ø., og hvidt Femblink fra S. 15½° Ø. gennem S. V., N. og Ø. til S. 83½° Ø.

Det midlertidige Fyr er slukket. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1271 og 1673. Kjøbenhavn 1910.)

1759. Fyr tændt, Schepeljev, Karavaldai, Finske Bugt. I følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Lynfyret Schepeljev, der viser Tre-Lyn, tændt paa Øen Karavaldai. (Kort Nr. 155). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1612, Kjøbenhavn 1908).

1760. Midlertidigt Fyr slukket, Bulik, Tyskland. Det midlertidige Fyr paa Bulik Fyrtaarn er slukket indtil videre. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1501, Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1761. Fyr forandret, Rombak, Gulf of Ouega, Hvide Hav, Rusland. I Fyret paa Toppen af Højen paa S.-Enden af Great Rombak Island er indsat en rød Vinkel 65° 2' N. Br. 35° 4' Ø. Lgd.

1762. Forandring af Fyr og Fyrlamper, Norge. Følgende Fyr og Fyrlamper er forandret saaledes:

Trana Fyr er forandret til et Lynfyr, der viser 2 hurtig paa hinanden følgende Lyn hver 6 Sek. Flammens Højde: 15 m. Synsvinden: 12, Sm. Bygningens Højde over Grunden 13 m. I øvrigt uforandret.

Sund i Lofoten viser Lys med Formærkelser. Flammens Højde: 12 m. Lyset er rødt fra S. 48° Ø., til S. 33° Ø., fri V. om Kunskskallen, hvidt derfra gennem S. til S. 10° V., fri Ø. om Sundhaen og Solbjørnuset, grønt derfra gennem V. til N. 42° V., fri Ø. om Møllerodden, hvidt derfra til N. 53° V., fri V. om Leiskjærene og Sværtskjær, rødt derfra gennem N. til N. 24° Ø., ind over Havnen. I øvrigt uforandret.

Nautneset, viser Lys med Formærkelser. Lyset er grønt fra S. 15° V. til S. 33° V., fri V. om Finkona, hvidt derfra til S. 38° V., fri Ø. om Blaafjæsa, rødt derfra til S. 61° V., fri N. om Reinsbaen, Eimæe og Cheisgrunden, hvidt derfra til S. 71° V., fri S. om Tussebaene, grønt derfra til S. 89° V., fri N. om Tussebaene, hvidt derfra gennem V. til N. 77° V., fri S. om Rivskjær, rødt derfra til N. 28° V., fri Ø. om Thindhaen og Rivskjær, hvidt derfra til N. 21° V., fri V. om Faksrægene, grønt derfra gennem N. til N. 32° Ø. I øvrigt uforandret.

Balsadstrømmen er flyttet til Varden paa Skeinsvigfju. 68° 33' 30" N. Br. 16° 21' 30" Ø. Lgd. Det viser Lys med Formærkelser. Flammens Højde: 5 m. Lyset er grønt fra S. 68° V., fri N. om Saunskjær, til S. 75° V., fri N. om Klubb-skjær, hvidt derfra til S. 79° V., fri S. om 7 m Balsadskallen, rødt derfra gennem V. til N. 13° V., fri Ø. om Grunden fra Balsaduset, grønt derfra gennem N. til N. 56° Ø., fri S. om Seetgrund, hvidt derfra til N. 84° Ø., fri N. om Hovsnes, rødt derfra gennem Ø. til S. 85° Ø., ind paa Hovsnes. I øvrigt uforandret.

Engenes. Lyset er grønt fra S. 19° V. til S. 38° V., fri V. om Skjærene ved Rolnes, hvidt derfra gennem V. til N. 24° V., fri V. om Skangnesodden, rødt derfra gennem N. til N. 28° Ø., fri Ø. om Bispefju, hvidt derfra til N. 79° Ø., fri N. om Kloppen, grønt derfra gennem Ø. til S. 79° Ø. I øvrigt uforandret.

Mølna Fyrlampe. Lyset skuldes mod ØSØ. af et Hus. Fyrlampen vil blive forløbet.

1763. Tænders Plads, Südehverer, Tyskland. I Südehverer ligger Tønde B paa 54° 19' 48" N. Br. 8° 27' 12" Ø. Lgd., og Tønde B paa 54° 20' 30" N. Br. 8° 29' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1623, Kjøbenhavn 1910).

1764. Vrag uskaleligt, Eiben. Vraget af Damperen »Marion Lee«, der var sunket mellem Fyrskjærene »Elbe IV« og »Elbe V«, er bortsprængt til 12 m Dybde. Bjergningsstartøjet er indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 945, Kjøbenhavn 1910).

1765. Vrag afmærket, Pagensand, Eiben. En Evert er sunket nedenfor Pagensand. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. 53° 43' 18" N. Br. 9° 28' 42" Ø. Lgd.

1766. Vrag uskaleligt, Minsener Old Oog, Jade. Vraget af Skonnerten,

som var sunket S. for Minsener Old Oog Baake, er tilsundet. Afmærkningen er indtræget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 616, Kjøbenhavn 1909).

1767. Fyr tændt, Pollendam, Zuidereze, Holland. Paa Pollendam er tændt to hvide Lynfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 5 m. Synsvinden: 6 Sm. Det ene staar paa Ø.-Enden, paa 53° 10' N. Br. 5° 23' Ø. Lgd., det andet paa Midten af Demningen, paa 53° 11' N. Br. 5° 21' Ø. Lgd.

1768. Tønder flyttet, Hooopot, Zeegat van Zieriksee, I Schaar van Oornst, Koonpot, er Spidsstønde Nr. 2 med Ballon flyttet til 51° 36' 59" N. Br. 3° 37' 33" Ø. Lgd., og Stumpstønde Nr. 5 til 51° 37' 13" N. Br. 3° 37' 29" Ø. Lgd.

1769. Fyr tændt, Hoverssluis, Antwerpen, Belgien. Et rødt, fast Fyr er tændt paa det N.-lige Hoved ved Kanalen til Royerssluis. Flammens Højde: 4 m. Synsvinden: 3 Sm. Et grønt, fast Fyr er tændt paa det S.-lige Hoved. Flammens Højde: 4 m. Synsvinden: 3 Sm. 51° 14' 20" N. Br. 4° 24' Ø. Lgd.

1770. Fyrs Lysvinkel, Tønder udlagt, Zeerbrugge. Det røde, faste Fyr paa Zeerbrugge Ø.-lige Havnehoved lyser fra N. 26° Ø. gennem N., V. og S. til S. 1° Ø. To sorte Stumpstønder Nr. 1 og 2 er udlagt i N. 26° Ø., henholdsvis 700 m og 350 m fra det røde, faste Fyr.

1771. Afmærkning af Vrag indtræget, Dunkerque, Frankrig. Lystønden, der afmærkede Vraget af Skonnerten »Hermann« ved Braek Bank, er indtræget. 51° 4' 16" N. Br. 2° 21' 31" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 601, Kjøbenhavn 1910).

1772. Vrag sprængt, Kentish Knock, Themsen, England. Vraget paa S.-Enden af Kentish Knock er bortsprængt. Vragtønden er indtræget. 51° 36' N. Br. 1° 34' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 310, Kjøbenhavn 1909).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1773. Tøndes Belligent, Lanally, Bristol Channel, England. Lanally Midderrands Tønde ligger 2, Sm. N. 59° V. fra Barry Holm V.-Ende, og i S. 84° V. fra Vraget paa Pembrey Sands. Barry Holm V.-Ende: 51° 36' N. Br. 4° 18' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1398, Kjøbenhavn 1910).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1774. Lystønder midlertidig udlagt, Passe du Médoc, Gironde, Frankrig. I August 1910 udlægges midlertidig to røde Lystønder Nr. 14 og 14 bis, der viser grønt, fast Lys, i Passe du Médoc, for at afmærke nogle midlertidige Arbejder. Nr. 14 ligger paa 45° 34' 0" N. Br. 1° 3' 2" V. Lgd., og Nr. 14 bis paa 45° 32' 11" N. Br. 1° 0' 56" V. Lgd.

1775. Afmærkning, Rio Cachen, Portrigisk Guinea. Barren ved Rio Cachen er nu afmærket saaledes:

En sort Spidsstønde med Cylinder i 7 m Vand, ved Ø.-Enden af Banco Cachenpoo. 12° 2' 20" N. Br. 16° 33' 30" V. Lgd.

En rød Spidsstønde Nr. 2 med Kægle i 6, m Vand, NV. for Banco Gramacho. 12° 5' 15" N. Br. 16° 32' 30" V. Lgd.

En rød Spidsstønde Nr. 4 med Kægle i 4, m Vand, ved Enden af Banco Mata. 12° 7' 40" N. Br. 16° 30' 15" V. Lgd.

En rød Spidsstønde Nr. 6 med Kægle i 7 m Vand, ved N.-Enden af Banco Mata. 12° 9' 0" N. Br. 16° 28' 40" V. Lgd.

1776. Fyr tændt, Lagos Harbour, Southern Nigeria, Afrika. Paa Flagstangen paa Ø.-Lynen ved Indløbet til Lagos Harbour er tændt et rødt, fast Fyr. Synsvinden: 5 Sm. Man maa ikke stole paa Fyret. 6° 24' N. Br. 3° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1145, Kjøbenhavn 1910).

1786. Lystønde udlagt, Pelican Spit Shoal, Galveston Harbor, Pelican Spit Shoal Lystønde Nr. 6, der viser rødt Lys med Formærkelser, er i 7^o m Vand udlagt ved Yderenden af Grunden ud for Pelican Island, fra Galveston South Jetty Fyr i N. 75^o 0' V., og fra Second Turn Fyr i N. 50^o 0'.

1787. Fyr forstærket, Arenas Cay, Campeche Bank, Mexiko. Fyret paa Arenas Cay er forstærket. Lysevnen: 59 Sm. I øvrigt uforandret. 22^o 7' 10" N. Br. 91^o 24' 20" V. Lgd.

1788. Tønde flyttet, Guanica Harbor, Porto Rico S.-Kyst. I Guanica Harbor er South Shore Tønde Nr. 1 flyttet c. 1/2 Kbl. V. hen i 6,1 m Vand, og ligger nu fra den første Pynth V. for Playa de Guanica i S. 82^o V., og fra Guanica Fyr i N. 55^o V.

1789. Fyr rapporteret, Porto Bello, Panama. Et rødt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser rødt Et-Blink, Blink 10 Sek. Mørke 20 Sek., er rapporteret at være tændt ved Porto Bello. Havneindløbet: 9^o 33' N. Br. 79^o 41' V. Lgd.

1790. Lystønder udlagt, Colombia, Tønden paa N.-Siden af Lafayettes Rock, Savailla Harbour, er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 11^o 0' N. Br. 74^o 59' 1/2 V. Lgd.

Ved V.-Enden af Zamba Shoals, Galera de Zamba Bay, er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 10^o 48' N. Br. 75^o 25' V. Lgd.

Paa N.-Siden af Salmolina Bank, Cartagena, er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 10^o 24' N. Br. 75^o 40' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1791. Lystønde inddraget, Ortiz Bank, Rio de la Plata, Argentina. Den spidse Lystønde, der viste rødt, fast Lys, 3 1/2 Sm. N. 89^o 0' fra Indio Point Fyrskib, er inddraget. 35^o 7' S. Br. 57^o 2' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1792. Vrag afmærket, Isla Grosa, Spanien. Skonernten »Margarite« er sunket ved Isla Grosa. En grøn Vragtønde er udlagt tæt Ø. for Vraget. 37^o 44' 12" N. Br. 0^o 41' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1247. Kjøbenhavn 1910).

1793. Fyr tændt, Fyrskib inddraget, Trieste, Østerrig-Ungarn. Paa N.-Hovedet af den N.-ligste Bølgebyrder i Franz Josefs Hafen er tændt et midlertidigt hvidt Lynfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 9 Sm. Fyrpæl. 45^o 38' N. Br. 13^o 44' Ø. Lgd. Fyrskibet N. derfor er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1794. Forandring af Fyr, Pynth Spena (Morganillo) og Pynth Turka. I August 1910 ombyttes det hvide, faste Fyr paa Pynth Spena, Veglia V.-Kyst, med et hvidt Lynfyrt, der hver 7 Sek. viser Tre-Lyn. Synsviddens: 11 Sm. 45^o 4' N. Br. 14^o 26' Ø. Lgd.

Det røde, faste Havnefyrt ved det N.-lige Indløb til Enge Le Catene paa Pynth Turka, med et hvidt Lynfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Lyn. Synsviddens: 9 Sm. 42^o 28' N. Br. 18^o 41' Ø. Lgd.

1795. Fyrtaarns Farve, Øen Skerria. Fyrtaarnet paa Øen Skerria er hvidt. 44^o 28' N. Br. 14^o 50' Ø. Lgd.

1796. Fyr forandret, Øen Galera, Kanal Zirona. Det hvide, faste Fyr paa Øen Galera er ombyttet med et hvidt Lynfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 11 Sm. Hvidt, 8 m højt Taarn. 48^o 28' N. Br. 16^o 11' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1797. Fyr tændt, Øen Cetini (Celine Væliko), Bai von Toppen af Øen Cetini er tændt et rødt Lynfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 15 m. Synsviddens: 5 Sm. Rødt, 7 m højt Taarn. Der er ikke Vagt ved

Kjøbenhavns Børskurs d. 18. Aug. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	92	92	92 1/4
Danmark		35 1/4	39
Norden		82	83
København		6	8
Carl		68	70
Dannebrog		73 1/2	74
Skjold		39 1/2	40
Urania		—	—
Union		6	6 1/4
Dampsk. af 1896	73—	74 1/2	75
Hejmdal		85	87
Østasiatiske	149 3/4	149 3/4	149 3/4
Østersøen		3	4
Nordsøen		1 1/2	5
Gorm		65 1/2	67
Torm		58 1/2	65 1/2
Inga		3 1/2	6
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	1 1/2	1	2
Forenede Bugser-Selskab		46	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41—	40 1/4	40 1/2
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 3/4	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		85	85 1/2
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.	89 3/4	89 3/4	91 1/4
4% — — — — — 2. Serie.		94 1/4	96 1/4
4% — — — — — 1.		96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	88 3/4	90 3/4
4% — — — — — 7.		93 1/4	93 1/2
3 1/2% Landkreditk.	3.	92 3/4	94 3/4
4% Østift. Kreditf.	9.	93 1/2	93 3/4

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	148 1/2	— 1/4	148 1/2
Privatbank			104 1/2
Landmandsbank			132 1/2
Handelsbank			134 1/2
Grundejerbank			25 1/2
Burm. & Wain	89—	88 3/4	89
Helsingørs Jærnsk.	71		70 3/4
Sukkerfabr.	252—	251	251 1/4
Bryggeri Aktier	172—	171 1/4	172 1/4

Vekselkurser d. 17. August 1910		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.19	18.16
Paris	72.20	
Amsterdam	150.90	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 17. August 1910.	
Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols	91.10
3 8/10% — Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	100.25
5% Rumænske Stats	101.80
4% — — — 1890	94.40

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 172,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 20,000, „København“ 4,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 32,000, „Skjold“ 2,000, „Dampsk. af 1896“ 36,000, „Dansk-Russisk“ 256,000, „Østasiatisk“ 378,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Fyret. 43° 30', N. Br. 16° 11', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1786. Fyr forandret. Fiume. Det røde, faste Havnefyret paa Hovedet af Bølgebrøderen ved Baross Havn er forandret til et rødt Lyntfyret, der hver 3 Sek. viser Ek-Lyn. Lyn 0,2 Sek., Mørke 2,7 Sek. Synsviddens: 5 Sm. 45° 19', N. Br. 14° 26', Ø. Lgd.

1789. Fyr tændt. Rocni. Kanal S. Antonio. Paa NV-Siden af Klippen Rocni er tændt et hvidt Lyntfyret, der hver 3 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 8 Sm. Cylindrisk Baake, der staar, fra Fyret paa Punt Jadrata 1 S. 44° Ø. 230 m. og fra Fyret paa Fort S. Nicolo i S. 34° V. Fyret kan ses over Punt Lignisee. Baaken paa Klippen Rocni er borttaget. Der er ikke Vagt ved Fyret. 43° 43', N. Br. 15° 51', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1800. Fyr tændt. Kanal S. Antonio. Sebenico. I Kanal S. Antonio er følgende Fyr tændt:

Paa Punt Senisna er det hvide, faste Fyr ombyttet med et grønt Lyntfyret, der hver 3 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 4 Sm. Det lysere fra S. 60° V. gennem V. N. og Ø. til S. 30° Ø.

Paa Punt Debela er tændt et rødt Lyntfyret, der hver 3 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 5 Sm. Det vises fra en 7 m høj Pæl, der staar, fra Fyret paa Punt Senisna i S. 72° Ø. 280 m. og fra Fyret paa Fort S. Nicolo i N. 24° Ø. Det lysere fra N. 40° V. gennem N., Ø. og S. til S. 50° V. 43° 43', N. Br. 15° 51', Ø. Lgd.

Paa Punt S. Antonio er tændt et grønt Lyntfyret, der hver 2 Sek. viser Ek-Lyn. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 4 Sm. Det vises fra en 6 m høj Pæl, der staar, fra Markanter Baun ved Perisa. S. for Baaken Paklena i N. 31° V., 1050 m. og fra Fyret paa Fort S. Nicolo i N. 69° Ø. Holdt overet med Fyret paa Punt Kriz leder det N. om 10 m Grænsen ved Punt Senisna. 43° 43', N. Br. 15° 52', Ø. Lgd.

Det grønne, faste Fyr paa Punt Kriz er ombyttet med et rødt Lyntfyret, der hver 2 Sek. viser Ek-Lyn. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 5 Sm. Fra N. 63° Ø. gennem N. er det skilt af Punt Turan.

Paa Bank Paklena NØ-Kant er tændt et hvidt Lyntfyret, der hver 5 Sek. viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 6 m. Synsviddens: 9 Sm. Det vises fra en rød, 7 m høj Pæl, der staar i 2, m Vand fra Punt Kriz Fyr i N. 87° Ø., 550 m. og fra Sebenico Domkirke i S. 26° V. 43° 43', N. Br. 15° 3', Ø. Lgd. Baaken, som stod der, er borttaget.

Der er ikke Vagt ved disse Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1801. Havnefyret tændt. Punt Ostrica. Kerkfluss. Prokljansee. Paa Punt Ostrica, ved Kerkfluss Udmunding i Prokljansee, er tændt et rødt, fast Havnefyret. Flammens Højde: 4 m. Synsviddens: 3 Sm. Det vises fra en rød, 4 m høj Pæl, der staar fra S. Michele Kapel i N. 80° Ø., 2100 m. og fra S. Maria Pomislaj Kapel i N. 10° V. Der er ikke Vagt ved Fyret. 43° 48', N. Br. 13° 52', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1802. Fyr forandret. Punt Kremik. Capocosto. Det hvide, faste Fyr paa Punt Kremik, SSV. for Capocosto Havn, er ombyttet med et Lyntfyret, der hver 3 Sek. viser Ek-Lyn. Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm. Rod, 8 m høj Fyrpæl. Det skuldes af Land fra N. 42° Ø. gennem Ø. til S. 21° Ø. 43° 34', N. Br. 15° 54', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

IX. Den N. Jige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø. Kyst.

1803. Grund fundet. Mormugao. Portugisisk Forindien. Ved Indløbet til Mormugao Havn er fundet 7,3 m Vand, 30 m N. for Ledefyrinien S. Jacinto—Chicalin og c. 160 m SØ. for den sorte Tondes Plads. Man skal holde Ledelinien nøjagtigt og ikke komme N. for den.

X. Asiens Ø. Kyst med Japan.

1804. Rev fundet. Noord Pagen Ø. Kyst. Sumatra V. Kyst. Et Rev, hvor paa det brøder, ligger ved Noord Pagen Ø. Kyst, fra Stolberg i N. 8° V., og fra Fr. Simatobi i S. 30° Ø., 2° 39' S. Br. 100° 12', Ø. Lgd.

1805. Dybdte atfaget. S. Kendawangan Munding. Borneo V. Kyst. Tæt S. for den sorte Stumpvænge uden for Mundingen af S. Kendawangan er der kun 2,3 m Vand. 2° 31', S. Br. 110° 10', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1806. Karantænebestemmelser. Færrerne. — Justitsministeriet har den 20de Juli 1910 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Anledning af de senest foreliggende Meddelelser om Koleraens Udbredelse i Rusland bliver Bestemmelserne i Lov af 8de Januar 1872 om Foranstaltninger til at forhindre den asiatiske Kolera's Indbringelse til Færrerne m. m., jfr. Bekendtgørelse af 16de Oktober 1879, herved satte i Kraft med Hensyn til alle Skibe, der ankommer til Færrerne fra St. Petersborg og Kronstadt samt de russiske Havne ved Det Sorte Hav og Det Azovske Hav.

De anførte Bestemmelser er herfter i Virksomhed overfor samtlige ægyptiske Havne, St. Petersborg og Kronstadt samt de russiske Havne ved Det Sorte Hav og Det Azovske Hav.

Malta. — Nicolajev er erklæret for smittet af Kolera.

Spanien. — Guvernementerne Podolien, Volhynien, Bysan, Kursk, Nishnij-Novgorod og Kasan, samt Byerne Olov og Astrachan er erklæret for smittet af Kolera. Guvernementet Astrachan og Odessa er erklæret for smittet af Bydepest. Italien. — Odessa er erklæret for smittet af Pest.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller ny Bog; R. retter, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

N 48

Holland:

Ostklust Sumatra. Mond der Djambi-rivier (Koeala Nioer). 1 : 40.000.

Pris: f. 0,30.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Riga 13./8. — Nord-søen, Gram, pass. l'Ouessant 15./8. for Goole. — Nexos, Basse, ank. Marseille 15./8. — Fylla, Christensen, ank. Esbjerg 14./8. — Inger, Schiff, ank. Alicante 15./8. — Johanne, Thøgersen, afg. Borgå 13./8. til Sevilla. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 15./8. for Malaga. — Laura, P. Pedersen, afg. Henneband 14./8. til Goole. — Marie, Jessen, afg. Esbjerg 16./8. til Kristinestad. — Cito, Jepsen, pass. Emden 13./8. for Cartagena. — Napoli, Brinch, ank. Bristol 15./8. — Bodil, Uldall, ank. Trångsund 14./8. — Dagmar, Mathiasen, afg. SanJuan 13./8. til Ipswich. — Alfa, Lauritsen, afg. Bogense 15./8. til Königsberg.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, pass. Reden 14./8. for Hull. — Kroprinsesse Louise, Petersen, ank. Fiume 10./8. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 15./8.

Nordsoen. Nordland, Møller, pass. Reden 14./8. for Rouen. — Kronprins Frederik, Andresen, pass. Reden 14./8. for Petersborg. — England, Andersen, ank. Boness 15./8. — Holland, Poulsen, afg. Himango 13./8. — Rusland, Bennetzen, pass. Skagen 17./8. for Pillau.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. la Rochelle 12./8. — Martha, Christensen, ank. Rouen 12./8. — Elna, Rathje, afg. West Hartlepool 17./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 17./8. — Simone, Møller, ank. Rouen 13./8. — Jeanne, Løffler, afg. Dundee 9./8. — Vera, Riso, afg. Archangel 17./8. — Daisy, Lagesen, afg. Howden Dock 13./8. — Anine, Leth, ank. Methil 13./8.

Svendens & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Swinemünde 17./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Petersborg 13./8. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Petersborg 15./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Petersborg 13./8. — Peter Willemoes, Albertsen, afg. Bjørneborg 11./8. — G. Kock, Jørgensen, ank. Veltou 11./8. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Stettin 15./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Rostock 17./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Antwerpen 11./8. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Hull 17./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Rouen 15./8. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Repola 16./8. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Glasgow 14./8. — Ajax, Brorsen, ank. Wilhelmshafen 17./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 16./8. — Freja, Nielsen, afg. Southampton 15./8. — Vera, Thing, afg. Libau 13./8.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Hongkong 17./8. til Saigon. — Tranquebar, van Deurs, er afg. Suez til Sabang. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 12./8. til Perim. — Champion, Hansen-Raun, afg. Colombo 17./8. til Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Bangkok 17./8. til Singapore. — Bandon, Thomsen, ank. London 13./8. — Samui, de Licht, pass. Perim 14./8. for Suez. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Genoa 12./8. til London. — Cathay, Kruse, afg. Newcastle 12./8. til Cape Town.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 17./8. til Le Havre. — St. Croix, Kall, afg. Kjøbenhavn 16./8. til Rotterdam. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 13./8. til Demerara.

Torm. Sara, Jensen, afg. Leith 16./8. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 15./8. — Sjælland, Dam, ank. Petersborg 17./8. — Agnete, Sonnichsen, ank. London 16./8. — Hermia, Hansen, afg. Antwerpen 17./8. — Alice, Schultz, ank. Libau 16./8.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 16./8. for Åhus. — Nelly, Clausen, ank. Melilla 16./8. — Fanny, Eriksen, pass. K. W. Kanalen 15./8. for Bilbao. — Lilly, Nielsen, ank. Odense 17./8. — Alexy, Lorentzen, afg. Barcelona 16./8. til Palma. — Dagny, Sørensen, ank. Bilbao 13./8. — Mary, Bang, pass. K. W. Kanalen 17./8. for Falmouth.

Thurs H. A. Hansen, Hansen, ank. Antwerpen 13./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Petersborg 11./8. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 15./8.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Hull 10./8. — Hamlet, Jørgensen, ank. Neufahrwasser 11./8. — Helge, Pii, afg. Grimsby 10./8. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 12./8. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Kronstadt 9./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Algiers 15./8. — Russia, Poulsen, ank. Petersborg 13./8. — Carl Hecksher, Starck, afg. Burntisland 15./8. — Dania, Lindberg, ank. Filadelfia 6./8. — Normannia, Pedersen, ank. Kronstadt 10./8. — Euxinia, Lund, ank. Kristiania 16./8. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 12./8. — Livonia, Jørgensen, afg. Petersborg 11./8.

Østerseen. Cimbria, Nielsen, ank. Helsingborg 14./8. — Patria, Larsen, ank. Filadelfia 14./8. — Gratia, Sørensen, ank. Tynen 11./8. — Astoria, Neergaard, afg. Bellisland 15./8.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Methil 10./8. — Gallia, Nielsen, afg. Kronstadt 11./8. — Caledonia, Hansen, ank. Boness 5./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Blyth 14./8. — Kotionia, Rasmussen, ank. Kronstadt 13./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Riga 11./8. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 7./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Grangemouth 13./8. — Estonia, Winckler, afg. Cardiff 13./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Aarhus 15./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Tuborg 14./8. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 12./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 14./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Blyth 8./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 7./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Zaandam 14./8. — London, Bom, afg. Antwerpen 13./8. til Hungerburg. — Paris, Tholander, afg. Riga 11./8. til Antwerpen. — Bryssel, Kaas, ank. Terneuzen 12./8.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Blyth 11./8. til Kronstadt. — Wien, Boeck Hansen, ank. Brahestad 14./8. — Roma, v. Thun, afg. Blyth 13./8. til Libau.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Kjøbenhavn 13./8. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Wismar 15./8. til Råfsö. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 16./8. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Korsør 13./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruse, ank. Frederikshald 13./8. — Ætna, Petersen, ank. Strøer 16./8.

Rønne. Prøven, Olsen, ank. Altona 8./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmunde 11./8. — Neptun, Køller, ank. Kjøbenhavn 11./8. — Sigurd, Koføed, ank. Oscarshavn 11./8. — Leif, Nielsen, ank. Aalborg 12./8. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 12./8. — Enigheden, Tranberg, ank. Kjøbenhavn 12./8.

Svendborg. Magnet, Gommesen, ank. Vejle 10./8. — Kamma, Fisker, ank. Kjøbenhavns Red 10./8. — Emanuel, Bentzen, ank. Boness 11./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 10./8. — Fulvia, Petersen, ank. Sundswall 11./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Treguier 10./8. — Urania, Rubach, ank. Geestmunde 10./8. — Fædres Minde, Nielsen, ank. London 10./8. — Rota, Rasmussen, ank. Courselles 11./8. — Guldborg, Rueløkke, ank. Dover 11./8. — Psyche, Olsen, ank. Stege 11./8. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Kings Lynn 12./8. — Iris, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 11./8. — Emanuel, Jensen, ank. Libau 10./8. — Activ, Mouritzen, ank. Scilly 12./8. — Olga, Rasmussen, ank. Briedgewater 12./8. — Haabet, Andreasen, ank. Kragerø 12./8. — Minerva, Fugelsang, ank. Riga 12./8. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 12./8. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Lovisa 13./8. — Yrsa, Sørensen, ank. Dartmouth 13./8. — Pampa, Jensen, ank. Lysekil 15./8. — Dagny, Rasmussen, ank. St. Sebastian 14./8. — Noah, Jørgensen, ank. Archangel 15./8. — Norden, Andreasen, ank. St. Waast Red 13./8. — Freir, Brandt, ank. L'Orient 15./8. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Dunkerque 15./8. — Zenitha, Jensen, ank. Oscarshavn 16./8. — Rosa, Larsen, ank. Wartworth 16./8. — Martin, Wilde, ank. Fecamp 15./8. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Brest 15./8. — Niels Juel, Olsen, ank. Kjøbenhavns Red 15./8. — Cathrine, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 16./8. — Peter, Jørgensen, ank. Nykjøbing F. 15./8. — Primula, Carlsen, ank. Aarhus 15./8. — Fyn, Mauritzen, ank. Landerneau 16./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 16./8. — Capella, Hansen, ank. Karlskrona 17./8. — Fylla, Rasmussen, ank. Stettin 17./8.

Æro. Adele, Koch, ank. Stralsund 13./8. — Skirner, Rasmussen, ank. Göteborg 13./8. — Viking, Weber, ank. Svendborg 13./8. — Nauta, Størke, ank. North Sydney 13./8. — Astræa, Svane, ank. Hamburg 14./8. — Rota, Olsen, ank. Middlesbrough 14./8. — Ingolf, Olsen, ank. Llanelly 14./8. — Genius, Bastrup, pass. Kjøbenhavns Red 13./8. p. R. t. Molden. — Castor, Albertsen, ank. Neksö 15./8. — Neptun, Jensen, ank. Travemünde 15./8. — Ester, Fabricius, ank. Burntisland 15./8. — Vera, Thjellisen, ank. Lorient 15./8. — Amalia, Andersen, ank. Aarhus 16./8. — Christiane, Bager, ank. Kjøbenhavn 15./8. — Venus, Jensen, ank. West Wemyss 15./8. — Mette, Andersen, ank. Dysart 16./8. — Veritas, Staugaard, ank. Sunderland 14./8. — Ruth, Nielsen, ank. Glasgow 16./8. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Hamburg 16./8. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 16./8. — Argus, Jensen, ank. Aberystwith 16./8. — Christine, Rasmussen, ank. Sölvesborg 17./8. — Lauritz, Folmer, ank. Stralsund 17./8. — Eos, Christensen, afg. Borgå 13./8. til Paludde. — Smart, Christensen, afg. Littlehampton 13./8. til Söderhamn. — Ceres, Bager, afg. Bauff 12./8. til Sundsvall. — Atlantic, Rasmussen, ank. Göteborg 16./8. — Dorteia, Boye, ank. Kjøbenhavn 17./8. — Anne, Mikkelsen, ank. Hamburg 16./8. — Danmark, Bager, ank. Svendborg 16./8. — Caroline Kock, Rasmussen, ank. Maracaibo 16./8. — Wemyss Castle, Bandholm, pass. Kjøbenhavns Red 15./8. for Leervick. — Concordia, Albertsen, ank. Nykjøbing F. 17./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 19. August 1910. — Interessante sammenliggende ildslukningsforsøg. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, 6886. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL.

Bestyrer Capt. L. Chr. Eilertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Telf. 8946. **Skibsbundfarver.** Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

Internationalt Dampskibs- og Bjergnings Comp.

paatager sig hurtigt og dygtig Assistance i
Bjergninger, Bugseringer og Dykkerarbejder af alle Arter.
Telegr.-Adr.: „Average“ Kjøbenhavn. Telefon 221 — 1735.

„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. Petitiulinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 23. August 1910.

Til den internationale Kongres af Transportarbejdere, der i Dag træder sammen her i Kjøbenhavn, har man, navnlig paa flere Steder i Udlandet med stor Bestemthed villet knytte Vedtagelsen af en international Sømands- og Søfyrbøderstrejke i stor Stil. Herhjemme har Formanden for Søfyrbødernes Forbund, som anført i sidste Nummer af Bladet, overfor et kjøbenhavnsk Dagblad udtalt sig i ganske samme Retning og tilsyneladende med al fornøden Sikkerhed.

Efter alle Solemærker at dømme er der dog næppe nogen Grund til i Øjeblikket at tage den Onde slet saa alvorlig, som han er afbildet. Naturligvis vil Sagen blive indgaaende diskuteret. Organisationer er et Gode — om end af den Slags der let kan misbruges og desværre ogsaa bliver det — ja mere end det, de er en simpel og naturlig Følge af den almindelige Udvikling, og har saa iøvrigt nøjagtig den samme Eksistensberettigelse, hvad enten de hedder Rederorganisationer eller Fyrbøderforbund. Men hvad er da vel naturligere, end at en international Kongres af Transportarbejder-Organisationer nøje drøfter et Strejkespørgsmaal, som i hvert Fald for Englands Vedkommende synes at have nogen Aktualitet? Fra Drøftelse til Vedtagelse er der imidlertid et meget langt Spring, først og fremmest fordi det af de foreliggende Oplysninger maa siges at fremgaa, at Kongressen ingensomhelst Kompetence har i den paagældende Henseende. Vel er det for den udenforstaaende særdeles vanskeligt at komme til Klarhed netop over Kompetenceforholdet, navnlig naar det som her drejer sig om en Bevægelse af international Karakter, men efter den utvetydige Maade paa hvilken den tyske Søarbejder-Pressen har bestridt ikke blot Kongressens Myndighed paa dette Punkt, men tillige, hvad der maaske er nok saa væsentligt, Betimeligheden af en international Sømandsstrejke i det hele taget, synes det givet, at Kongressen formelt er ganske inkompetent.

Vender man sig fra den formelle til den reelle Side af Sagen, kommer man gennem de Holdepunkter, som i Øjeblikket er tilgængelige, til ganske det samme Resultat. Al Tale om international Strejke til Trods er Bevægelsen utvivlsomt i sin Oprindelse rent engelsk — ja indtil videre tør man vist endog betegne ogsaa dens Formaal som rent engelsk. Situationen i dette Land er, eller foregives i hvert Fald at være, paa Vej til at tilspidse sig til en Styrkeprøve mellem Søarbejderne og Rederierne. Arbejderne under Ledelse af Parlamentsmedlemmet Mr. Havelock Wilson ønsker at gennemføre forskellige Krav, derunder navnlig Oprettelsen af et »Board of Conciliation«, et Enighedskammer eller Voldgiftsdomstol bestaaende af Repræsentanter for Rederne og Sømandene til Afgørelse af Tvistigheder og til at jævne Vejen for passende Reformer, men det egentlige Formaal turde dog maaske være det, ved en Kraftanstrængelse at skabe de britiske Søarbejder-Organisationer en kraftigere og mere rodfæstet Position, end de hidtil har været i Stand til at erhverve. Og som et virkningsfuldt Led i denne Aktion har man altsaa tænkt sig at benytte den internationale Revue over Tropperne, der nu afholdes her.

Overfor denne Bevægelse har, som ovenfor nævnt, i hvert Tilfælde Tyskerne stillet sig afvisende, idet de

med god Grund har henvist til den langvarige Depressions-Periode, som Skibsfarten lider under, og paa dette eller et lignende Standpunkt vil sandsynligvis flere stille sig. Hvad vore hjemlige Sømands-Organisationer angaar, da kunde man vel være berettiget til at antage efter de Meddelelser, der er tilflydt Offentligheden gennem Formanden for Søfyrbødernes Forbund, at Bevægelsen maatte paaregne en særlig virksom Støtte netop her. Alligevel er det vistnok langt fra givet, at Forholdet er saaledes, naar det kommer til Stykket. Dels vil nemlig vore Organisationer efter deres Kendskab til de virkelige Forhold indenfor dansk Skibsfart være ganske paa det rene med, at der for Tiden intet er at opnaa, men dertil kommer yderligere, at noget af det væsentligste af det, som man i England kæmper for at naa, nemlig ændrede Lovregler for Skibsmandskabets Forhold i det hele, det har man jo netop for ganske nylig foretaget det første lille Skridt henimod herhjemme uden nogen Slags »international Paavirkning«. Under den nylig afgaaede Regering blev der, som bekendt, af Søfartsministeriet nedsat et Udvalg til at revidere visse Dele af Søloven, hvoriblandt netop Afsnittet om Mandskabets Forhold, og forinden Organisationerne endnu har haft Lejlighed til at skønne over, hvor meget eller hvor lidt de vil kunne vente sig af dette Udvalg, i hvilket de selv er repræsenteret ved deres Formænd, maatte dog for en nøgtern Betragtning Tidspunktet for dansk Tilslutning til en international Strejke-Rejsning mod det samme Maal synes lidt uheldigt.

Alt i alt turde der saaledes foreløbig være god Grund til at tage hele Bevægelsen med Ro.

Under Kampagnen i selve England har det ingenlunde skortet paa Anvendelsen af kraftige Midler, og blandt de Agitationsnumre, som Mr. Havelock Wilson har benyttet sig af, har navnlig et enkelt, paa Grund af dets egenartede Karakter, tildraget sig en Del Opmærksomhed, nemlig det saakaldte »Branding of seamen«. Det paastaas, at Shipping Federation ofte ved Antagelse af Søfolk lader disse »mærke som Slaver«, og efter at den samme Paastand nu forleden er dukket op i et kjøbenhavnsk Dagblad under Overskriften »Sømandene stemples som Kvæg«, synes det rimeligt, at der overfor danske Læsere gøres Rede for den virkelige Sammenhæng, der skjuler sig bagved disse mystiske Ord.

Det Forhold, der her er Tale om, er begrænset til Antwerpen og stammer, efter hvad Generalsekretæren for Shipping Federation, Mr. Cuthbert Laws, oplyser, i sin Oprindelse slet ikke fra denne Institution. I 1907 indførte Shipping Federation, dels fordi den saakaldte »Workmen's compensation act« var bleven udstrakt til ogsaa at omfatte Søfolk, og dels fordi man saa de gode Resultater af den lovordnede Lægeundersøgelse af Søfolk i Tyskland, en lignende Undersøgelse af Søfolk, der antoges til britiske Skibe. Til at lede en saadan Undersøgelse valgte man i Antwerpen en anerkendt dygtig Læge, Dr. de Deken, som i en Aarrække havde udført et ganske tilsvarende Hverv for en Del store Ruteselskaber. Mellem Dr. de Deken og de stedlige boardingmasters herskede der imidlertid en dyb Uoverensstemmelse i Anledning af denne Undersøgelse, idet disse sidste efter

gammel Sædvane blot ønskede at faa de Folk ud at sejle, som skyldte mest, uden Hensyn til, om en Lægeundersøgelse maatte vise, at de paagældende Folk var ganske ubrugelige. Som Følge heraf blev der Gang paa Gang sendt Folk af den sidstnævnte Art om Bord i Skibene i Stedet for dem, der virkelig havde passeret Undersøgelsen, og da dette Uvæsen efterhaanden tog Overhaand, nødtes Lægen til at indføre, at hver Mand, som bestod Prøven, fik overrakt et Kort forsynet med Mandens Navn, Undersøgelsens Dato etc. Dette System førte imidlertid blot fra Asken og i Ilden, idet der derefter kom den yderligere Ulempe til, at de paagældende Kort blev gjort til Genstand for Køb og Salg og hurtig opnaaede en forholdsvis betydelig Markedsværdi. For endelig at komme disse Bedragerier til Livs, fandt Lægen derefter paa at indrette sig et Gummistempel med samme Indhold som det nævnte Kort og lade dette paatrykke Mandens Haandled ved Undersøgelsen. Denne Form for Lægeattest lod sig ikke overføre til nogen anden, den var kun nødvendig for de faa Timer, der hengik indtil Manden havde meldt sig om Bord i Skibet, og hele Attesten lod sig med Lethed fjærne ved Hjælp af lidt Vand og Sæbe.

Efter at Dr. de Deken var bleven antagen af Shipping Federation, har han paa egen Haand føjet Bogstaverne »S. F.« til paa sit Gummistempel, men selve denne Organisation kom ikke til Kundskab om Sagen før længe efter, da der en Tidlang havde cirkuleret Rygter om, at Shipping Federation lod sine Søfolk »brænde-mærke«.

Saaledes er altsaa Sammenhængen. Og man kan nu forøvrigt mene om denne Stempling, hvad man vil, saa er Historien i hvert Fald ikke uden Forbindelse med den om den lille Fjer og de fem Høns.

The Baltic and White-Sea Conference. Kristiania, 18. August. (Ritz. Bur.) I Eftermiddagsmødet i Gaar holdt Kommerceraad Krogius, Helsingfors, Foredrag om ensartede Stuverkontrakter for Sverig og Finland. Derefter forelaa Østersø-Certepartiet til Behandling. Herom holdtes tre indledende Foredrag. Komitéen bemyndigedes til at indlede de nødvendige Forhandlinger til Opnaaelse af en Udvidelse af Kul-Certepartiet (Baltcon) til ogsaa at gælde tyske og hollandske Havne. Efter et Foredrag af Temperley om Libau-Konnossementet vedtoges det at sende dette Spørgsmaal tilbage til Komitéen til fornyet Behandling. — Konferencens Arbejde fortsattes i Formiddag. Der var af Bestyrelsen bragt i Forslag enkelte Forandringer i Konferencens Love. § 3 foresloges saaledes givet et Tillæg, hvorefter Redersammenslutninger, deres Sekretærer, Forretningsførere eller andre Funktionærer samt enhver anden til Skibsfarten knyttet Person kan antages som ikke stemmeberettiget Medlem af Konferencen mod et aarligt Kontingent af 2 Guineas. § 5 foresloges forandret derhen, at Passagerbaade og Dampere i fast Rule, som regelmæssig kun fører Stykgods, skal være fritaget for at erlægge Kontingent.

Endvidere var der foreslaaet en Del Forandringer i Lovens Bestemmelser om Opkrævning af Kontingent, Ledelsen af Konferencens Generalforsamling etc. Forslagene vedtoges enstemmigt. Et Forslag om Henlæggelse af Generalforsamlingen til Foraaret i Stedet for Høsten vakte en Del Debat. Ved Afstemningen vedtoges det, at Generalforsamlingen skal holdes inden 15. Marts.

Gordon fra London fremhævede det urimelige i, at Rutebaade efter den vedtagne Forandring af Lovens

§ 5 skulde nyde alle Fordele ved at være Konferencens Medlemmer uden Vederlæg og foreslog den netop vedtagne Forandring af § 5 strøget, hvilket enstemmigt vedtoges.

Om »Customs of the port« gav derefter Præsidenten en overskuelig Udredning. Han foreslog en Resolution, som enstemmigt vedtoges, om, at Konferencens Medlemmer ikke skulde anerkende eller underkaste sig nogen Betingelse eller saakaldet »custom of the port«, som Af-skibere af Træløst i Sverig og Finland paaberaabte sig, naar den ikke var udtrykkelig vedtaget mellem Reder og Befragter ved Certepartiets Afslutning.

Man gik derefter over til Valg. Kronman rettede en varm Tak til Krogius for hans Præsidentvirksomhed og bad ham gøre Konferencen den Ære at forblive som Præsident. Dette tiltraadtes af Forsamlingen med stormende Akklamation.

Derefter blev de aftrædende Vicepræsidenter, Kronman og Noble, genvalgt, ligeledes med Akklamation. I Stedet for Schuldt, som havde frabedt sig Genvalg, valgtes Joh. Hansen, Kjøbenhavn. Samtlige de aftrædende Medlemmer af den store Bestyrelse med Suppleanter genvalgtes med Undtagelse af Chr. Hannevig, som ikke ønskede Genvalg og derfor erstattedes med Konsul. Bergesen, Stavanger.

I Aften afsluttes Konferencens Generalforsamling med en Middag.

Søforklaring. Fredag den 29. Juli d. A. grundstødte Dampskibet »Concordia« af Bergen ved Indløbet til Grenaa Havn og kolliderede med Havnens vestre Molehoved, hvorved dette tog en Del Skade. En i denne Anledning ved Grenaa Søret aflagt Søforklaring oplyser herom følgende:

Damperen, der kom fra East Hartlepool med en Ladning Kul, ankom efter en heldig Rejse ud for Grenaa Havn den 29. Juli Kl. 7 Fm. og tog dér Lods om Bord. Efter at denne havde overtaget Kommandoen, styrede Skibet uden om Kalkgrunden og derefter ref ind mod Indløbet. Lige ved Indsejlingen gav Lodsens følgende Ordre til Maskinen: først »halv Kraft«, derefter »langsom« og endelig »Stop«. Skibet var ved sidstnævnte Tidspunkt med Stævnen omtrent ud for det østre Molehoved. Der blev styret efter et Sømærke paa den søndre Mole, og Skibet sejlede ogsaa korrekt en Tid efter, at Maskinen var stoppet, men pludselig faldt det Styrbord over, hvorfor der blev givet Ordre til Maskinen om halv Kraft fremad, samtidig med, at Roret blev lagt Styrbord. Da Skibet desuagtet vedblev at dreje til Styrbord, gav Lodsens Ordre til fuld Kraft »Bak« samt til at lade et Anker falde, men en Kollision var nu uundgaaelig, og Skibet stødte umiddelbart efter haardt mod Stenene og mod det vestre Molehoved. Det stod dog ikke fast, men gled straks efter af.

Lodsens mener ikke, at der var forløbet mere end et Par Minutter fra det Øjeblik, da Maskinen blev støppet og til Sammenstødet fandt Sted. Der var paa det nævnte Tidspunkt ingen som helst Strøm ved Indsejlingen til Havnen, og Vinden var SSV. og meget flov. Lodsens forklarer, at han, umiddelbart efter at Skibet havde begyndt at dreje Styrbord over, gav Ordre til at lægge Roret Styrbord, hvilken Ordre ogsaa blev udført, og derefter var det, at han gav Ordre til Maskinen om at gaa frem. Tilsyneladende var Styreapparatet i god Orden og fungerede godt.

Lodsens kan ikke forklare sig Grunden til Uheldet og kan navnlig ikke antage, at Grunden skulde være den, at der var for lidt Vand under Skibet, da daglig Vandstand er c. 15' i Indsejlingen, og Vandstanden kun var c. $\frac{3}{4}$ ' under daglig Vandstand, medens Skibets Dybgaende agter var 12' 11 $\frac{1}{2}$ " engelsk Maal. Det indtrufne Tilfælde er aldrig hændt før under Lodsens Virksomhed som Lods ved Grenaa Havn siden 1876.

Skibet fik ved Grundstødningen en Bule paa styrbords Bov og nogle Nagler løsnede. Kaptajnen er af

den Formening, at Lodsens har manøvreret korrekt, og at der formentlig ikke var nogen anden Maade at gøre det paa. Den eneste Grund, han kan tænke sig til Uheldet, er den, at der har været for lidt Vand under Skibet.

Vi har modtaget følgende:

Stavlaster til Themsens. Ved Stavcertepartier sluttet til Themsens, hvor det er betinget, at Lossedagene først begynder at dreje, naar Skibet er langs Siden af »Merchants Wharf«, kan der ofte blive langvarige Ophold. Vi mener derfor at burde henlede d'Hrr. Skibsrederes Opmærksomhed paa dette Forhold ved fremtidige Fragtslutninger.

3/m. Sk. »Erik« ankom d. 10. Juli (to Dage efter Springtid) udfor »Wouldham Cement Co.s Works«, hvor den skulde losse, og maatte som Følge heraf vente til næste Springtid d. 22. Juli.

Der er under almindelige Forhold ved nævnte »Works« kun 11 à 11½ Fod Vand, medens det hører til Sjældenhederne, at der med særlige høje »Springs« er 12 à 13 Fod.

3/m. Sk. »Cornwall« ank. d. 22. Juli. og senere ankom fire andre Skibe, alle lastede med Stav til »Wouldham Cement Co.s Works«. Da der imidlertid kun er Plads til et Skib ad Gangen, vil der saaledes kun kunne komme et Skib ind hver 14. Dag, hvilket med andre Ord vil sige, at det sidst ankomne Skib først vil komme paa Losseplads i Begyndelsen af Oktober Maaned, uden at Kaptajnen har ringeste Fordring paa Liggedagspenge. Saadanne Forhold bør, efter vor Formening, fremtidig søges forhindre, og vi skal ønske, hvis der fremtidig gives os Certepartier med Stav til Themsens, at der stipuleres: »Wouldham Cement Co.s Works excluded«, eller at Lossedagene drejer Dagen efter Indklareringen.

Til Slutning skal vi bemærke, at hvis et Skib ikke er udlosset 28 Dage efter Ankomsten, beregner Toldvæsnets sig 10/ for hver Dag, indtil Skibet er udlosset.

London, d. 12. August 1910.

J. L. Petersen.

R. Hansen.

3/m. Sk. »Cornwall«.

3/m. Sk. »Erik«.

Overretsdøm.

Under nærværende fra Rudkjøbing Købstads Soret til Overretten her indankede Sag paastod i 1ste Instans Appellindstævnte, Sagførerfuldmægtig Th. Dinesen, Rudkjøbing, som Mandatarius for Kaptajn H. C. Johansen af Marstal, Appellanten, Købmand P. Bondo Petersen af Rudkjøbing tilpligtet at betale Kr. 843.72, som han skulde skyldte til Rest paa Fragt af en Ladning Kul, med Renter og Sagens Omkostninger skadesløst.

Appellanten paastod sig frifunden mod Betaling af Kr. 611.72 uden Renter og Omkostninger og paastod sig derhos tillagt Sagens Omkostninger, men ved bemeldte Rets Dom af 25. Januar d. A. blev Appellindstævntes Paastand taget til Følge, dog at Sagens Omkostninger ophævedes. Denne Dom har Appellanten derefter indanket her for Retten, hvor han har gentaget sin for Underretten nedlagte Paastand og derhos har paastaet sig tillagt Sagens Omkostninger her for Retten.

Appellindstævnte har, skønt lovlig stævnet, ikke givet Møde her for Retten.

Det fremgaar af Sagen, at der den 8. Juni 1909 mellem Appellanten som Befragter og Kaptajn H. C. Johansen som Bortfragter blev afsluttet Certeparti, hvorefter Johansen med det af ham ejede og førte Sejlskib »Valborg« skulde føre en Ladning Kul fra West Wemyss til Lohals og Rudkjøbing mod en Fragt af 7 £ pr. Keel, dog at det i Slutningen af Certepartiet var bestemt, at hvis der los-

sedes paa én Plads, var Fragten kun 6 £ 10 sh. Efter endt-Indladning udstedte Johansen den 28. Juni 1909 Konnossementer, hvori som Bestemmelsessted var anført Rudkjøbing alene og afsejlede direkte til Rudkjøbing. Ankommen hertil meldte han sig losseklar i Appellantens Forretning og afrejste straks derefter til sit Hjem i Marstal. Appellanten var ved Skibets Ankomst bortrejst, og den Kommis, som i hans Fraværelse ledede Forretningen, var da ikke til Stede, men efter at være kommen tilbage til Forretningen telefonerede Kommisen til Johansen og forlangte, at denne i Henhold til Bestemmelsen i det fornævnte Certeparti skulde afsejle til Lohals, hvor Ladningen skulde losses. Johansen nægtede imidlertid i Henhold til Bestemmelsen i Konnossementet, hvorefter Rudkjøbing var angivet som Skibets Bestemmelsessted, at lade Skibet gaa til Lohals, og gik først ind derpaa efter Forhandlinger med Kommisen, hvorunder denne som Vederlag herfor maatte paa Appellantens Vegne forpligte sig til at betale Johansen:

dennes Rejser til og fra sit Hjem med	30 Kr.
Mæglerregning i Rudkjøbing	62 —
Motorpenge sammesteds	5 —
Lodspenge i Lohals	12 —
for 2 Mand mere end Certepartiet hjemlede ved Losning i Lohals	48 —
Ialt.....	157 Kr.

og der blev udstedt Bevis, hvorefter dette Beløb vilde blive udbetalt Johansen tilligemed Fragten, men Kommisen havde tillige maattet for Johansen betale for Bugsering af Skibet fra Rudkjøbing til Lohals..... 75 —

Appellanten har dog ikke villet betale de nævnte

Beløb tilsammen 232 Kr. og det er om hans Forpligtelse hertil, at nærværende Sag drejer sig.

Appellindstævnte har til Støtte for sin Paastand anbragt, at Johansen efter Konnossementet, som efter Sølovens § 144 er Grundlaget for Retsforholdet mellem Skipperen og Ladningsmodtageren, var pligtig til at gaa til Rudkjøbing, og at Appellanten derfor, naar han stillede Fordring om, at Skibet skulde gaa til Lohals for at losse dér, var pligtig til at afholde de derved foranledigede Udgifter. Men han har derhos henvist til, at Appellanten i alle Tilfælde maa være pligtig til at betale det omstridte Beløb, da hans Kommis paa hans Vegne har paataget sig Forpligtelse hertil.

Appellanten gør herimod gældende, at Bestemmelsen i Sølovens § 144 ikke kan tillægges nogen afgørende Betydning i det foreliggende Tilfælde, hvor Befragteren og Ladningsmodtageren er samme Person, men at der maa lægges afgørende Vægt paa den i Certepartiet indeholdte Angivelse af Bestemmelsesstedet, da Skipperen ikke ved Konnossementets Udstedelse har haft nogen som helst Grund til at antage, at der var truffet Aftale mellem Befragteren og Afladeren om en Forandring af det i Certepartiet angivne Bestemmelsessted, og ikke har protesteret mod den i Konnossementet herom indeholdte Angivelse eller søgt nærmere Oplysning om Angivelsens Rigtighed. Appellanten formener herefter, at det har været Skipperens Pligt uden særlig Godtgørelse at bringe Ladningen til Lohals, og gøre yderligere gældende at han ikke er pligtig til at betale de omstridte 232 Kr., da Kommisen ikke havde Procura for ham og saaledes ikke rettelig kunde forpligte ham, samt at han i alle Tilfælde ikke er bunden ved den Forpligtelse, Kommisen har paadraget ham, da Kommisen handlede tvungen af Nødvendighed i Nødstilstand.

Der maa nu gives Appellanten Medhold i, at Skipperen har været pligtig til at bringe Ladningen til Lohals, idet Skipperen ikke har oplyst nogen Omstændighed, der kunde give ham Føje til at antage, at Certepartiets Angivelse af Bestemmelsesstedet paa gyldig Maade var for-

andret ved Konnossementet, og da Appellindstævnte her-
 efter ikke findes at kunne støtte nogen Ret paa det Løfte,
 han ved sin uberettigede Vægning ved at gaa til Lohals
 aftvang Appellantens Kommis, maa Appellindstævnte
 godtgøre Appellanten de omstridte af Appellanten af-
 holdte Udgifter. Appellantens Paastand vil saaledes være
 at tage til Følge, dog at Sagens Omkostninger for begge
 Retter efter Omstændighederne vil være at ophæve.

Kaptajn T. H. T. Bjørn Rasmussen.



Atter er en af Det forenede Dampskibs-
 selskabs Fører gaaet bort, idet Kaptajn T. H. T.
 Bjørn Rasmussen den 12. ds. efter et langvarigt
 Sygeleje er afgaaet ved Døden.

Rasmussen var Søn af afdøde Strandkontrollør R.,
 der senest var ansat i Udbyhøj. Efter at have taget Styr-
 mandseksamen i Kjøbenhavn i 1879, sejlede han i nogle
 Aar som Styrmand i norske Skibe i transatlantisk Fart,
 tog derefter i 1882 Maskin-Eksamen, hvorefter han ind-
 traadte som Aspirant i D. F. D. S.' Tjeneste.

Efter at have aftjent sin Værnepligt som Reserve-
 officer. ansattes han i 1886 som 2den Styrmand i Damp-
 skibet »Christiania«, var senere 2den Styrmand i »Ka-
 san« og forfremmedes i Marts Maaned 1890 til Styrmand
 i »Stockholm«, sejlede derefter i samme Egenskab i
 Dampskibene »Malmø«, »Lund« og »Øresund«, indtil han
 i 1899 efter eget Ønske forsattes til udenlandsk Afdeling
 i Dampskibet »Louise«.

I 1901 forfremmedes han til Fører af Dampskibet
 »Rita« og førte derefter Dampskibene »Viking« og »Leo-
 pold II«. I Februar Maaned i Aar kom han syg i Land
 og døde som nævnt d. 12. ds.

Begravelsen fandt Sted Torsdag d. 18. ds. fra Ka-
 pellet paa Garnisons Kirkegaard.

Ved Kisten paraderede Styrmand med florumvundne
 Flag, ligesom ogsaa Skibsførerforeningen af 1874 afgav
 Parade med florumvundne Flag.

Efter en gribende Tale af Pastor Mollerup bares Ki-
 sten ud af Kapellet af Styrmand i D. F. D. S.

Blandt det store Følge bemærkedes foruden en stor
 Del Skibsførere og Styrmand i Selskabets Tjeneste, Skibs-
 inspektør, Kapt. Tidemann, Formanden for Skibsfører-

foreningen af 1874, Kaptajn Bang, Næstformanden for
 Dansk Navigatorforening, Translatør Balthazar Petersen,
 samt flere.

Fra Det forenede Dampskibsselskab var sendt sig-
 neret Krans og ligeledes fra Selskabets Kaptajner.

Kaptajn Rasmussen var en særdeles pligtopfyldende
 og dygtig Skibsfører, som nød sit Rederis fulde Aner-
 kendelse, ligesom han var meget affholdt af sine Under-
 givne samt af alle, med hvem han i Følge sin Stilling som
 Dampskibsfører kom i Berøring.

Kaptajn Rasmussen efterlader sig Enke og to mindre-
 aarige Børn, en Dreng og en Pige.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til
 England og Kontinentet ligger Interessen hovedsagelig i
 Laster fra Bottenhavet og heraf er der sluttet flere
 i den forløbne Uge saavel til England som til Kontinen-
 tet. Sydsverig har ligeledes nogle Trælaster, medens
 Tyskland og Rusland ligger uforandret med faa Laster
 af Foderstoffer og Træ.

Østnorge er mat og vil ikke betale lønnende Rater
 for Is.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret med til-
 strækkelige Laster saavel af Kul, Foderstof som Clay og
 viser en lille Stigning i Raterne.

Med Hensyn til de mindre Skibe har Fragtmarkedet
 endnu ikke forandret sig i nogen Retning. Medens Nord-
 tyskland fra de østligste Pladser vedblivende har Laster
 i Markedet, har de øvrige Pladser f. Eks. Stralsund og
 Greifswald saa godt som intet at byde endnu; Rostock
 noterer enkelte Ladninger Rug og Hvede, men kun til
 smaa Rater, saaledes til Danmark 3 Mk. og til Bremen
 4 Mk. Heller ikke fra Elben er det væsentlig bedre, dog
 har Harburg flere Oljekage-Ladninger fremme, og de ved-
 tagne Fragtrater overholdes. Hvad Rusland angaar er
 Libau stadig aaben for Tonnage til den sædvanlige Rate
 12 Mk., kommende med Ladning og 13 Mk. ballast-
 gaaende. Baade Norge og Sverig er fuldstændig uforan-
 dret, og Danmark ligger for Provinsernes Vedkommende
 lige mat; Kjøbenhavn sluttede nogle Skibe for Oljekager
 til Karlshamn og Bergqvara 2½ Kr. og til Höganäs 2 Kr.,
 men særligt livligt er det ellers ikke. Med Gødningslaster
 til Provinserne baade fra de svenske Sundhavne og fra
 Kastrup er det foreløbig stoppet op paa Grund af Mangel
 paa disponible Varer.

Fra Sø og Land.

Danmarks Indsøer. Der findes i Danmark 61 Søer, der
 maaler over 100 Tdr. Land, samt 9 inddæmmede Fjorde eller Vige.
 Af Søerne over 100 Tdr. Ld. ligger 19 paa Sjælland, 5 (foruden
 Botø Nor) paa Lolland-Falster og 36 i Jylland, hvor ogsaa 8 af de
 9 inddæmmede Fjorde findes. Paa Fyen ligger kun én Sø over 100
 Tdr. Ld., paa Bornholm ingen. Følgende Søer maaler over 1,000
 Tdr. Ld. hver: Arre Sø (7,366 Tdr. Ld.), Esrom Sø (3,138), Mos
 Sø (3,061), Tis Sø (2,409), Maribo Sø (1,762), Fure Sø (1,723), Skan-
 derborg Sø (1,672), Fil Sø (1,640), Tjustrup Sø (1,200) og Juel Sø
 (1,016 Tdr. Ld.). Derefter har 12 Søer en Størrelse af mellem 500
 og 1,000 Tdr. Ld., 38 Søer maaler mellem 100 og 500 Tdr. Land.
 (Statistiske Efterretninger.)

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde
 af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemelestræde 6, Købh.
 Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 19./8. — Alexandra, Nielsen, afg. Havre 17./8. til Tunis. — Algarve, Borries, pass. Quessant 21./8. for Cadix. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 21./8. til Vestnorge. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 19./8. — Antwerpen, Madsen, afg. Darthmouth 7./8. til Filadelfia. — Arkansas, Petersen, ank. Ferdinandina 15./8. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 17./8. — Aurora, Fischer, dokker. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 21./8. hertil. — Beira, Lunge, ank. Oran 19./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 20./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Tarragona 20./8. — Christian IX, Holm, afg. London 20./8. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Naples 17./8. til Malaga. — Douro, Søberg, ank. Libau 18./8. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 22./8. — Florida, Andersen, afg. Lissabon 22./8. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 22./8. — Garonne, Kromann, afg. Wiborg 20./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 17./8. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 16./8. — Hengest, Munck, ank. hertil 22./8. — Hjelm, Kylesbeck, oplagt. — Holar, ank. hertil 22./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Kotka 18./8. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 20./8. for London. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 17./8. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 17./8. — Kiev, Jørgensen, afg. Petersborg 19./8. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 14./8. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 20./8. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 18./8. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 11./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Stettin 19./8. — Moskø, Jon Jønsen, afg. Riga 20./8. til Antwerpen. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Rodosto 20./8. til Panderna. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Holtenau 22./8. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 21./8. — Omsk, Harder, ank. Hull 18./8. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 14./8. for New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 20./8. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 21./8. for London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 21./8. til Königsberg. — Saga, Wiberg, afg. herfra 21./8. til Riga. — Saxo, ank. hertil 22./8. — Seine, Dampt, afg. Stettin 20./8. til Petersborg. — Texas, Muhlendorff, pass. Quessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 21./8. Syd paa. — Tiber, Bech, pass. Quessant 21./8. for Barcelona. — Tyr, Thaning, ank. hertil 22./8. — United States, Gøtsche, afg. New York 13./8. til Kristianssand. — Vendsyssel, Larsen, afg. Riga 21./8. til Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. Stettin 21./8. — Karin, afg. Stettin 17./8. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 20./8. til Swansea.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 13./8. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 19./8. til Dunkerque. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. London 18./8. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 18./8. — Russ, Petersen, afg. Petersborg 18./8. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 17./8. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Reval 13./8. til Ghent. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Proon 18./8. til Miramieli. Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Aarhus 19./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kronstadt 19./8. — Helmer Mørch, Thorsoe, ank. Kronstadt 18./8. — Nawa, Dahl, afg. Blyth 15./8. til Archangel.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Hongkong 17./8. til Saigon. — Tronquebar, van Deurs, pass. Perim 19./8. for Sabang. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 12./8. til Perim. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Colombo 17./8. til Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Bangkok 17./8. til Singapore. — Bandon, Thomsen, ank. Middlesbro 20./8. — Samui, de Licht, ank. Suez 20./8. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Genua 12./8. til London. — Cathay, Kruse, afg. Newcastle 12./8. til Cape Town. Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 17./8. til Le Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 17./8. til Demerara. — St. Croix, Jensen, ank. Rotterdam 19./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Riga 19./8. til Honfleur. — Nautik, N. Nielsen, pass. Gibraltar 18./8. for Antwerpen. — Nordsoen, Gram, ank. Goole 18./8. — Nexos, Basse, afg. Marseille 20./8. til Aalborg. — Ellen, Hansen, ank. Antwerpen 18./8. — Fylla, Christensen, afg. Esbjerg 17./8. til Kotka. — Hebe, Gregersen, ank. Newcastle 19./8. — Inger, Schiff, ank. Malaga 19./8. — Johanne, Thøgersen, pass. Frederikshavn 18./8. for Sevilla. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Hook of Holland 19./8. for Malaga. — Laura, P. Pedersen, afg. Goole 18./8. til Aalborg. — Marie, Jessen, pass. Helsingør 18./8. for Kristinestad. — Napoli, Brinch, ank. Barry Dock 19./8. — Bodil, Uldall, afg. Borgå 20./8. til La Rochelle. — Nerma, Mikkelsen, pass. Skagen 20./8. for St. Brieux. — Alfa, Lauritsen, afg. Königsberg 19./8. til Cardiff.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Gibraltar 16./8. for Abus. — Nelly, Clausen, afg. Melilla 19./8. til San Juan. — Fanny, Eriksen, pass. Portland 18./8. for Bilbao. — Lilly, Nielsen, ank.

Fredericia 19./8. — Alexy, Lorentzen, afg. Palma 20./8. til Marseilles. — Dagny, Sørensen, ank. Rivadesella 19./8. — Mary, Bang, pass. Kejsers Wilhelm Kanalen 17./8. for Falmouth.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Algier 15./8. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 18./8. — Carl Hecksher, Starck, afg. Burntisland 15./8. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 17./8. — Normania, Eriksen, ank. Kronstadt 10./8. — Euxinia, Lund, ank. Kristianssand 19./8. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 12./8. — Livornia, Jørgensen, ank. Rouen 19./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Helsingborg 14./8. — Patria, Larsen, afg. Filadelfia 17./8. — Gratia, Sørensen, ank. Tyne 11./8. — Astoria, Neergaard, afg. Bellisland 15./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 19./8. — Gallia, Nielsen, afg. Narva 19./8. — Caledonia, Hansen, afg. Burntisland 19./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Blyth 14./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Kronstadt 13./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Riga 11./8. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 18./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kiel 17./8. — Estonia, Winckler, afg. Cardiff 13./8.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Aarhus 19./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Tuborg 14./8. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 12./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 14./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Blyth 19./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 7./8.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Swinemünde 19./8. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Petersborg 19./8. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Petersborg 15./8. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Petersborg 20./8. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Boness 17./8. — Hans Taussen, Klaaborg, ank. Petersborg 18./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Rostock 17./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Blyth 20./8. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Nykjøbing F. 20./8. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Rouen 19./8. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Wiborg 20./8. — T. M. Werner, Hansen-Holm, afg. Glasgow 20./8. — Ajax, Brorsen, ank. Wilhelmshafen 17./8.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Sevilla 18./8. — Martha, Christensen, afg. Rouen 20./8. — Elna, Rathje, afg. Hartlepool 17./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 17./8. — Simone, Møller, afg. Rouen 20./8. — Jeanne, Løffler, ank. Archangel 19./8. — Vera, Riss, afg. Archangel 17./8. — Daisy, Lagesen, ank. Norrkøping 18./8. — Anine, Leth, afg. Methil 21./8.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kjøbenhavn 20./8. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 19./8. — Sjælland, Dam, ank. Petersborg 17./8. — Agnete, Sonnichsen, afg. London 20./8. — Hermia, Hansen, ank. Leith 20./8. — Alice, Schultz, afg. Libau 19./8.

Frem. Austa, Bagger, afg. Libau 20./8. — Freja, Nielsen, pass. Hirtshals 20./8. — Vera, Thing, ank. Antwerpen 17./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Zaandam 14./8. — London, Bom, ank. Hungerburg 19./8. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 18./8. — Bryssel, Kaas, afg. Terneuzen 20./8. til Frederikshavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kronstadt 19./8. — Wien, Boeck-Hansen, ank. Brahestad 14./8. — Roma, v. Thun, ank. Libau 17./8.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Kjøbenhavn 18./8. til Frederikshavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Råfö 19./8. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 16./8. — Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 20./8. til Aarhus. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Korsør 20./8. til Riga.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruse, afg. Frederikshald 19./8. til Esbjerg.

Fans-Nordby. Thora, Thomsen, ank. Rio Hache 15./8. — Havila, Duysen, afg. Newcastle (N. S. W.) 14./8. til Antofogasta.

Æro. H. H. Petersen, pass. Ymuiden 18./8. for Amsterdam. — Marie, Østermann, ank. Solvesborg 18./8. — Alf, Folmer, ank. Ramsey (Isle of Man) 18./8. — Freden, Christensen, ank. North Sydney 18./8. — Anne, Schmidt, ank. Peterhead 19./8. — Kirstine, Rasmussen, ank. Norrkøping 19./8. — Claudia, Aaberg, afg. Casablanca 18./8. til Cadix. — C. M. Petersen, ank. Libau 19./8. — Harris, Thorsteinson, ank. St. John 20./8. — Irene, Jørgensen, ank. Wasa 19./8. — Solon, Rasmussen, ank. Swinemünde 19./8. — Johanne, Stegmann, ank. Aalborg 20./8. — Hans, Knudsen, ank. Stugsund 20./8. — Marie, Weber, ank. Swinemünde 20./8. — Hejmdal, Eriksen, ank. Falmouth f. O. 19./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 23. August 1910. — Overretsdøm. — Kaptajn T. H. T. Bjørn Rasmussen. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller, Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryningsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsprovianterling.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

En Redningsbaad,

kobberfast, med Luftkasser. Nyt. 19 Fod lang, med 2 Master og 3 nye Sejl, sælges for 300 Kr., hvilket er under halv Værdi, ved

J. P. Sørensen, Amtoft pr. Vesløs St.

Hill-Madsen^e
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238 x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken. Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda. Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition. Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansencor“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn. Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer. København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

• Husk •

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler

Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrers Skibsførere sin Skibsproviantering.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange	
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %	
Disse Priser gælder kun for Indlandet.	

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 26. August 1910.

Nordisk Skibsrederforening. Som tidligere meddelt afholdt Nordisk Skibsrederforening d. 17. August sin Aarsgeneralforsamling i Kristiania.

Efter de foretagne Genvalg bestaar Hovedbestyrelsen nu af d'Hrr. Sigval Bergesen, Stavanger; O. O. Bergh, Bergen; Camillo Eitzen, Kristiania; Adolph Halvorsen, Bergen; Mårten Kallevig, Arendal; Andreas Olsen, Bergen.

Dan. Broström, Göteborg; N. C. Corfitzon, Helsingborg; Sigurd Hedberg, Malmø; Axel Axelson Johnson, Stockholm; P. G. Thulin, Stockholm; John E. Olsen, Göteborg; H. J. Wicaner, Stockholm.

Hans Christensen, Peter Fisker, Johan Hansen, Kjøbenhavn. L. v. d. Hude, Svendborg. D. Lauritzen, Esbjerg; Carl H. Melchior, Kjøbenhavn; N. I. Ohlson, Marstal.

Lokalbestyrelsen bestaar af d'Hrr. Bull Kjøsterud, Drammen; A. F. Klavens, Lysaker; Fred. Olsen, Kristiania; Otto Thoresen, Kristiania, Formand; Halvdan Wilhelmsen, Tønsberg.

Formanden, Otto Thoresen, fremsatte følgende Forslag til en Resolution vedrørende Trælastlinespørgsmaalet:

»Generalforsamlingen anmoder Bestyrelsen om at tage de nødvendige Skridt snarest mulig for at udvirke, at de skandinaviske Lande i Fællesskab søger gennemført Principet om Indførelse af en ensartet særlig Trælastelinie.«

Konsul Adolph Halvorsen fremførte i et længere Foredrag en Del Erfaringer, som han havde indvundet gennem forskellige af sine Skibe med Hensyn til Trælastlinespørgsmaalet, og hævdede, at de Hovedhensyn, som særlig maatte gøres gældende ved Fastsættelsen af et passende Trælastfribord, er, at Skibet har:

- 1) passende Overvandsskrog,
- 2) tilstrækkelig Styrke,
- 3) tilstrækkelig Stabilitet.

Efter at Søfartsdirektør Magnus Andersen havde givet nogle Oplysninger om de Forhandlinger, som var ført om Trælastlinien og anbefalet, at man først prøvede denne i Norge, udtalte den tidligere Handelsminister i Danmark, Skibsreder Johan Hansen, sin Tilslutning til, at der burde søges skandinavisk Overenskomst paa dette Omraade. Taleren hævdede, at det eneste rigtige var at arbejde hen imod en international Trælastelinie; derved var alle Parter bedst tjent. Han ansaa det ingenlunde for udelukket, at Tyskland gik med til en Aktion, som jo maatte komme til at gælde England.

Direktør Bruhn ved det norske Veritas holdt derefter et Foredrag, som efter »Norges Søfartstidende« er gengivet andetsteds i Bladet.

Resolutionen blev derefter vedtaget enstemmigt.

Efter at enkelte Talere havde udtalt sig om Jernstøtter paa Dækket for Trælast, hvilket maatte fraraades, sluttedes Mødet.

Østasiatisk Kompagni. Paa et Mandag d. 15. ds. afholdt Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni vedtoges det at indkalde en ekstraordinær Generalforsamling til Torsdag den 8. n. M., paa hvilken der vil blive fremlagt Forslag om at udvide Kompagniets Aktiekapital med 10 Millioner Kroner til 25,000,000 Kr.

Kompagniets Bestyrelse har allerede i nogen Tid af Hensyn til dets paa alle Omraader — Handel, Skibsfart og Industri — stadig stærkt voksende Forretning haft sin Opmærksomhed henvendt paa i et givet Øjeblik at udvide Kapitalen, og man har derfor under Forbehold af Generalforsamlingens Godkendelse af Udvidelsen antaget et fra et Konsortium med Sæde i Paris frem-

kommet Tilbud om Overtagelse af 8,500,000 Kr. ny Aktier.

Bestyrelsen har imidlertid ment at burde give Aktionærerne Lejlighed til at deltage i Udvidelsen, men da Markedet herhjemme for Tiden næppe er særlig modtageligt for ny Aktieemissioner, har man anset det rigtigt at indskrænke den hjemlige Emission til 10 pCt. af den nuværende Aktiekapital, saaledes at Aktionærerne for hver 10 Aktier kan tegne en ny Aktie til en Kurs af 125 pCt., hvorved den samlede Udvidelse kommer op paa det ovennævnte Beløb af 10,000,000 Kr.

De ny Aktier vil blive forsynet med Kupon, der giver Ret til Halvdelen af det procentvise Udbytte, der tilfalder de nuværende Aktier for Aaret 1910, efter hvilket Tidspunkt samtlige Aktier vil være ligestillede.

Forøgelsen af Aktiekapitalen skal efter Forlydende særlig bruges til Udvidelsen paa de forskellige Omraader, hvor Udsigterne har vist sig gunstige. Kompagniets Flaade vil blive udvidet med flere store, ny og moderne Skibe til de lønnende oversøiske Ruter, og det er saaledes at haabe, at en ikke ringe Del af Kapitalen vil komme den danske Industri til Gode. Efter denne Udvidelse af Aktiekapitalen til 25 Millioner Kroner vil Østasiatisk Kompagni have den samme Aktiekapital som Det forenede Dampskibsselskab.

Den norske Amerikalinie. Skien, 22. August. I Følge Bladet »Varden« er Aktionærerne i den norske Amerikalinie indbudt til Møde paa Kristiania Børs førstkommande Lørdag. Der er nu tegnet 3,200,000 Kr. Aktiekapital, og da de fleste Aktionærer har samtykket i, at Selskabet konstitueres, naar 2½ Mill. Kr. er tegnet, vil Selskabet sandsynligvis blive konstitueret paa Lørdag.

Efter hvad »Verdens Gang« erfarer, skal imidlertid en ikke ringe Del af den tegnede Kapital være bunden af forskellige Betingelser, som det i Øjeblikket vistnok vil være vanskeligt at fyldestgøre. I Virkeligheden skal det næppe være mere end godt 2 Millioner af den tegnede Kapital, som for Tiden kan siges at være effektiv.

Den tyske Værftsarbejderstrejke. Berlin 25. August. (Ritz. Bur.) Til Morgenbladene telegraferes fra Hamburg: Værftsarbejderstrejken antager et stedse større Omfang. Det er ikke ualmindeligt, at de større Værfter søger at faa Arbejde udført paa de mindre Skibsværfter, hvor der arbejdes. Dette fører imidlertid kun til, at Arbejderne paa disse nægter at udføre dette Strejkearbejde og nedlægger Arbejdet. Ialt har i de sidste Dage c. 400 Arbejdere nedlagt Arbejdet paa herværende mindre Skibsværfter.

Den internationale Transportarbejderkongres aabnedes Tirsdag d. 23. ds. Kl. 10 Fm. i Wittmacks Lokaler. I Kongressen deltager 40 Delegerede, repræsenterende 325,000 organiserede Arbejdere, nemlig 150,000 Transportarbejdere, 35,000 Havnearbejdere, 27,000 Fyrbødere og Matroser og 113,000 Jernbanearbejdere.

Kongressen aabnedes af Hermann Jochade, Hamburg, hvorefter Formanden for Søfyrbødernes Forbund, Chr. Jæpelt, holdt en kort Velkomstale. Man paabegyndte derefter Drøftelsen af Spørgsmaalet, om Pressen skulde have Adgang til Kongressen. Dette Spørgsmaal optog hele Formiddagens Forhandlinger, og først efter at der var holdt Pausse midt paa Dagen, vedtoges det at give Pressen Adgang. Derefter aflagde Hermann Jochade, Hamburg, Beretning fra den internationale Transportarbejderorganisation hvorefter Beretningen diskuteredes. Kl. 6 sluttede Forhandlingerne, der fortsattes d. 24. ds. med Forhandling om et Forslag, som gik ud paa, at Sømandene udskilles af Transportarbejderforbundet og danner et særligt internationalt Forbund, der dog vedblivende skal staa i nøje Forbindelse med Transport-

arbejderforbundet. Forslaget anbefaledes af Englands og Amerikas Repræsentanter, til hvilke Danmark sluttede sig, medens Tyskland fraraadede det. Det vedtoges imidlertid at udsætte Forhandlingerne om den internationale Sømandsorganisation til senere paa Dagsordenen. Müller, Berlin, holdt derefter Foredrag om Arbejderforbundenes Virksomhed. Han udtalte herunder, at en international Sømandsstrejke for Øjeblikket vilde være det rene Vanvid og sikkert ende med Nederlag for Arbejderne. De engelske Repræsentanter Ben Tillet og Wilson protesterede stærkt mod Müllers Tale og fastholdt Tanken om en engelsk Sømandsstrejke.

Den 25. ds. genoptoges Forhandlingerne paany. Det vedtoges at suspendere Eftermiddagsmødet, for at Søarbejderne paa et Separatmøde kunde drøfte Oprettelsen af det internationale Sømandsforbund. Man fortsatte Forhandlingerne om Strejkespørgsmaalet, hvorunder Furuseth, Amerika, fastholdt, at det vilde komme til Kamp uanset Tyskernes Holdning, hvis Rederne ikke indlod sig paa Forhandling. Jæpelt beklagede den Tone i hvilken Forhandlingerne delvis var bleven ført og lagde Skylden herfor saavel paa Wilson som paa Müller. Denne sidste hævdede, at han kun havde villet forsvare sig mod Angreb, der skyldtes personlig Uvilje. Han havde netop udtalt, at han ikke var kompetent til at blande sig i en eventuel Sømandsstrejke saalænge denne var rent engelsk, men noget andel var det, naar Aktionen blev international, hvad Wilson havde gjort den til udenom Centralforeningen. Diskussionen sluttede med at Wilson ironisk gjorde Müller en Undskyldning.

Man paabegyndte derefter en Forhandling om Formen for Landsorganisationen.

Søretsdøm. I Nærheden af Nordre Rønner Fyr ved Læsø kolliderede Natten mellem 13. og 14. Oktober f. A. 3/m. Sk. »Carl Mørk« af Thurø, Kaptajn Mortensen, med 3/m. Sk. »Schiller« af Arendal, Kaptajn Larsen. Begge Skibe fik betydelig Skade og maatte indbringes til Frederikshavn. »Carl Mørk« sagsøgte ved Frederikshavn Søret »Schiller« til Betaling af en Erstatning paa Kr. 5,586, medens »Schiller« under en Kontrastag paastod sig tilkendt Kr. 9,718 hos »Carl Mørk«.

Ved en d. 24. ds. afsagt Søretsdøm er det statueret, at Skylden paahviler »Schiller«, idet dette Skibs grønne Lanterne ikke var tændt. »Schiller« dømtes derfor til at betale »Carl Mørk« Kr. 5,586. Omkostningerne ophævedes. (»Berl. Tid.«)

Direkte svensk Amerika-Linie. Gøteborg, 25. August. (Ritz. Bur.) Efter Indbydelse af nogle bekendte Søfartsinteresserede holdtes i Gaar paa Børsen her et Møde for at søge etableret en direkte svensk Amerika-Linie.

Paa Mødet, der var talrigt besøgt af Repræsentanter for Byens Handel og Søfart, og som holdtes under Præsidium af Byraadets Formand, Grosserer Carlander, viste der sig stærk Stemning for Foretagendet, og det overdroges til Indbyderne at føre Sagen videre.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsati Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Trælastlinien.

Foredrag af Direktør Bruhn ved Nordisk Skibsrederforenings Aarsgeneralforsamling i Kristiania.

At et Skibs Nedlastning bør begrænses, kan alle være enige om, og de fleste vil ogsaa kunne være enige om, at det er ønskeligt, at Maksimumsnedlastningen bestemmes ved Lov, for at den kan blive ens for alle. Det er imidlertid ønskeligt, at en saadan lovbudt Nedlastningsbegrænsning er saa retfærdig som mulig i sine Bestemmelser for de forskellige Skibstyper.

De engelske Fribordsregler, der mere eller mindre uforandret er blevet antaget af andre Lande, repræsenterer ingenlunde Idealet i saa Henseende. I det hele og store er de baseret paa meget god Praksis. Men netop maalt med dette deres eget Gennemsnitsresultat viser de meget uretfærdige Forhold med Hensyn til den Nedlastning, de tillader for de forskellige Skibstyper. De tillader saaledes f. Eks. en stor Nedlastning for Skibe af tilstrækkelig Styrke og uden Overbygninger som mange Spærdæk-Skibe. Paa den anden Side tillader de ikke en rimelig Nedlastning af f. Eks. mange af de saakaldte partielle Stormdækkere af tilstrækkelig Styrke.

Særlig uretfærdig virker de engelske Fribordsregler imidlertid netop ved Anvendelse paa trælastede Skibe. I Følge de engelske Reglers egne Grundprinciper bør Skibe, der har Brøndene mellem Overbygningerne fyldt op med Trælast, tillades dybere Nedlastning end et Skib, hvor disse Rum kan fyldes med Vand, og de engelske Autoriteter maa derfor selvfølgelig selv indrømme Berettigelsen af et særligt Trælastfribord.

I Følge de engelske Fribordsregler reduceres et Skibs Fribord, naar Overbygningerne forøges i Længde eller Antal. Fribordet reduceres ikke i Forhold til det Reservevolumen, der fremkommer ved Overbygningerne. Formindskelsen i Fribordet kan i Virkeligheden siges at blive givet kun paa Grund af, at Dækket delvis er beskyttet af Overbygningerne, og en lignende Formindskelse bør derfor ogsaa logisk gives, hvor Dækket er beskyttet ved Trælast imod Oversvømmelse og Braadsøer.

For at man saaledes skal kunne betragte en Trædækslast til en vis Grad som en Overbygning, maa den imidlertid være sikret forsvarligt, men dog ikke forsvarligere, end at den i Nødstilfælde hurtig kan kastes i Søen. Dette kan opnaas paa den sædvanlige Maade ved opstaaende Planker i Bøjler og Surringer, der hurtig kan kappes. Det vil dog være ønskeligt at have to Sæt Surringer, et Sæt i Højde med Skanseklædningen og et Sæt over hele Dækslasten. Det nederste Sæt vil i saa Fald forhindre, at den underste Del af Lasten flyder, naar Lasten over Skanseklædningen gaar over Bord. At Dækslasten kan kastes øjeblikkelig, er selvfølgelig af stor Vigtighed, thi Skibet vil derved hurtigt faa sit Fribord og sin Stabilitet forøget, hvis det skulde vise sig nødvendigt i daarligt Vejr.

Selve Skibsskroget har som Regel tilstrækkelig Styrke til, at det kan taale den dybere Nedlastning en Trælastlinie vil give, men Styrken af Dækket og Støtterne under dette bør undersøges, før Dækslast tillades. Hvad der er af stor Vigtighed, er, at alle Aabninger i Dækket under Trælast ikke alene kan lukkes forsvarligt og vandtæt, men at alle Karme, Ventilationsrør etc. er saa solide eller saa forsvarligt beskyttet, at de ikke kan beskadiges ved Dækslastens Bevægelse. Ligeledes bør Skanseklædningsstøtter og andre Dele, der er fæstet til Dækket, have ekstra god Forbindelse, da Nagler ellers let bliver løse og foraarsager Lækage, hvor det er umuligt at faa den tætnet, uden at Dækslasten fjernes.

En anden vigtig Betingelse for, at et Skib skal kunne føre Dækslast, er den, at det maa have tilstrækkelig Stabilitet til at bære en saadan Vægt, saa højt oppe. Dette

Spørgsmaal angaaende Sikringen af tilstrækkelig Stabilitet er maaske lidt vanskeligt for Ikke-Teknikere. Mange er af den fejlagtige Formening, at man ved Stabilitetsberegninger kan faa en Garanti for, at et Skib ikke vil kæntré i Søen. Saadanne Beregninger er nødvendige for Skibskonstruktørerne, for at de kan have Vished for, at Skibet kan være stabilt under de almindelige Forhold, hvorunder det tænkes anvendt. Er Skibet imidlertid en Gang bygget, da kan det, som enhver erfaren Skibsfører véd, altid gøres ustabil ved Lastning. Stabilitetsberegningerne maa naturligvis baseres paa visse Forudsætninger, som ikke altid er til Stede, naar Skibet gaar til Søs, og det bliver derfor Kaptajnen, der i det Øjeblik maa tage hele Ansvaret for Stabiliteten. Han alene kan kontrollere det, hvoraf Stabiliteten da vil afhænge, nemlig Fordelingen af Last, Kul og anden Vægt om Bord. Dette Spørgsmaal har været fremme til Diskussion mange Gange i England, og Resultatet er altid blevet det samme, nemlig at man i Praksis maa overlade hele Ansvaret for Stabiliteten af et Skib, der gaar til Søs, til den, der alene kan tage det, nemlig Kaptajnen. Man har forsøgt at give ham Stabilitetsberegninger, Tabeller, der viser, hvilke Ballasttanke han skal have fulde med visse Arter af Last etc., alt til hans Vejledning, men det har vist sig, at den Slags Beregninger som Regel mere vildleder end vejleder og derfor kan blive en Fare, idet Kaptajnen meget sjældent er tilstrækkelig fortrolig med Betydningen af de matematiske Kurver og Oplysninger, der gives ham, til at han kan korrigere for de Omstændigheder, der ikke er taget, og ikke kan tages Hensyn til ved forudgaaende Beregninger.

Ved trælastede Skibe som ved alle andre Skibe, maa man overlade Ansvaret for Skibets Stabilitet til Føreren. Han maa ved Indtagelsen af Lasten afgøre, hvor meget eller hvor lidt Dækslast, der under de givne Forhold kan medtages. Det hele vil afhænge af Vægten af den særlige Last, der i hvert enkelt Tilfælde tages i Rummet og paa Dækket, og herfor kan der ikke paa Forhaand opstilles faste Regler.

Som en almindelig Regel kan det muligvis være ønskeligt at opstille en Bestemmelse om, at Skibet ingen Slagside maa have eller i alt Fald ikke mere end c. et Par Grader, uden at det bliver bevist, at dette ikke er forarsaget ved manglende Stabilitet. Overholdelsen af en saadan Bestemmelse kan i Praksis forholdsvis let kontrolleres af dem, der kontrollerer Nedlastningen. Ud over saadanne almindelige Bestemmelser bør man ikke gaa.

Det er blevet gjort gældende, at man med den dybere Nedlastning burde forbinde en Regel om tvungen Benyttelse af Vandballast for at forhindre, at Skibe gik til Søs med manglende Stabilitet, og saaledes sikre sig denne ved at fylde Bundtanke og derpaa senere igen udpumpe disse før Ankomst til Havn for ikke at blive mulkeret paa Grund af for dyb Nedlastning. En fast Regel med Hensyn til Benyttelse af Vandballast er næppe heldig, da den nødvendige Stabilitet jo meget godt kan tilvejebringes paa anden Maade, og da man som sagt ikke paa Forhaand kan tage alle de Hensyn, der bør tages ved Bestemmelsen af, hvad der er nødvendig Vandballast.

En særlig Trælastlinie maa anses for fuldt ud berettiget paa Basis af alle eksisterende Fribordsregler, men skal den faa nogen Betydning, maa den blive almindelig anerkendt, og jeg tror den rigtige Vej til at naa dette Maal er den, at de Lande, der er mest interesseret i Spørgsmaalet, og det er vel de tre nordiske Lande, først søger at opnaa Enighed om saavidt mulig ensartede Bestemmelser. Det siger sig selv, at England, om dets Autoriteter end maa erkende en Trælastlinies Berettigelse, næppe anerkender en tre, fire forskellige Linier. Paa den anden Side forekommer det sandsynligt, at England, Frankrig og andre Lande vil anerkende et ensartet Forslag fra flere Lande, og under alle Omstændigheder er der jo intet i Vejen for, at de Lande, der ønsker en Trælast-

linie, bliver enig om en saadan og gensidig anerkender den i deres egne Havne.

En international Overenskomst med Hensyn til de almindelige Nedlastningsregler vil sikkert finde Sted inden lang Tid. Skulde der være et almindeligt Ønske om en fælles Trælastlinie, vilde det være meget heldigt, om et Forslag forelaa færdigt, før en saadan international Conference sammenkaldes. (Norg. Sjøftl.)

Fragtmarkedet.

Siden vore forrige Meddelelser er der indtraadt en bedre Tone i de fleste af de ledende Markeder, og Fragtstigninger har ogsaa fundet Sted i flere Retninger. Den betydeligste Stigning er fra Sydrusland, hvorfra Raterne er c. 1/ højere pr. Unit end for en Uge siden, og dette Marked ligger fremdeles fast ved et jævnt, godt Begær og en fornøftig Holdning fra Redernes Side. Ogsaa Nordamerika, La Plata og Østen er faste Markeder, omend der ikke fragtes ret meget, men Raterne har dog yderligere kunnet tvinges lidt i Vejret, og saasart der blot kommer mere Begær efter Tonnage, er der ingen Tvivl om at vi bliver Vidne til yderligere Opgang. Under disse Forhold er det glædeligt at se, at de udgaaende Fragter (Kul etc.) ikke alene ikke viser nogen Tilbagegang, men endog mindre Sligninger, i hvert Fald til Middelhavet, ligesom Kulfragterne til Østersøen ligger afgjort bedre, hvilket meget haardt kunde tiltrænges. Alt i alt ser Situationen paa Fragtmarkedet saaledes mere lovende ud, end den har gjort i mange Uger, og forhaabentlig vil Forholdene udvikle sig videre til Gunst for Skibsfarten. Paa de internationale Kongresser, som i disse Dage afholdes her i Byen af Transportarbejdere og Socialister, vil Spørgsmaalene om en eventuel Strejke af Matroser og Søfyrbødere blive diskuteret, men efter de hidtil faldne Udtaalelser i Dagspressen at dømme, synes der ikke at være megen Stemning for Strejke undtagen maaske for Englands Vedkommende, i hvert Fald ikke foreløbig. Skulde det komme til det, at der kun skulde blive Strejke for engelske Skibes Vedkommende, selv om den bliver kortvarig, saa vilde en saadan Begivenhed snart sætte sit Præg paa Fragterne.

Det østlige Marked er fast, men ret stille. Fra Bombay er betalt 16/ Skala til to Havne U. K. eller Kontinentet, medens Kurrachee sluttede til 15/6 Basis én Lossehavn. For Ris fra Siam betaltes 23/ to, 23/6 tre Lossehavne. Nogle store Baade sluttedes fra Filippinerne til 26/9 à 27/ pr. 70 Kbf. og fra Syd-Australien til 24/ à 24/6 pr. 40 Kbf.

Sortehavet etc. fragtede livligt, navnlig de russiske Havne. Fra Nikolajeff eller Odessa betaltes indtil 8/10¹/₂ for store Baade til London eller Rotterdam, 9/6 Hamburg. Sulina har derimod kun taget faa Baade. Sidst betalte Rate fra denne Havn er 10/ N. C., 10/6 Hamburg. Fra Azow sluttedes der livligt, og der betaltes for større Baade 9/6 »any«, 10/ Hamburg, og for mindre Baade indtil 10/ N. C., alt pr. prompt. Fra Azow til Moss/Kristiania betaltes 11/3 for en 3,400 Tons Baad. I Odessa og Nikolajeff er der desværre en ret betydelig Tørn, grundet paa Overfyldning af Havnene.

Middelhavet har kun taget faa Dampere, og fra den vestlige Del er Raterne endnu lave. For Eris betaltes 5/9 Algier/Tyne Dock, 6/ Stockton, 5/10¹/₂ Almeria/Tyne Dock, 5/9 Arzew/Ardrossan. For Salt fra Trapani til Göteborg er betalt 70 Øre pr. Hektoliter Salt. I det østlige Middelhav ligger Forholdene bedre, og der er f. Eks. betalt 10/ fra Smyrna til London eller Hull.

Nordamerika ligger bedre, idet Udbudet af Tonnage ikke er særlig stort. For Korn fra Baltimore er Raten kommet op til 2/ direkte Havn U. K. eller Kontinentet,

hvertil flere September-Baade sluttedes, medens 2/4½ betalt til Cork f. O. eller Bayonne. St. John har betalt 33/ à 35/ for Planker til Englands Vestkyst, medens Miramichi sluttede til 39/6 D. B. B. og Scantlings til Sharpness. Golfhavnene viser ingen nævneværdige Forandringer. For Tømmer betales 72/6 til Fleetwood, 77/6 Rouen og Ostende, 107/6 La Plata. For Bomuld etc. fra Golfen sluttedes et Par Oktober—November Baade til 30/, Basis én Lossehavn U. K. eller Kontinentet.

La Plata har udvist en Del Aktivitet, og fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betales indtil 13/4½ à 13/6 O. C. (→ 6 d. direkte Havn) pr. prompt Lastning, 12/ à 13/ pr. 15.—30. September, 10/6 à 11/6 pr. Oktober—November. For prompt Lastning fra Buenos Aires sluttedes nogle ganske prompte Baade (indtil 7,200 Tons) til 10/.

Østersømarkedet har ikke saa mange Laster at byde paa som i Højsommeren, og navnlig skorter det paa Kornlaster. Fra Petersborg er der næsten slet intet Bæger for Korn i Øjeblikket, og prompte Baade har akcepteret 1/ Hvedebasis til London eller Rotterdam. For Kortprops til Østkysten er gentaget 25/ pr. Favn, og til Rouen kan faas Frcs. 36 pr. Favn Pulpwood. Riga er flovere paa Basis Hfl. 11½ à 12 D. B. til Holland, Frcs. 27 à 27½ Antwerpen eller Ghent (Lumpsum), Frcs. 29 Rouen. Fra Libau og Windau er der ikke mange Laster. Fra sidstnævnte Havn betales Hfl. 13 pr. Tyll Kappbjælker til Dordrecht, Hfl. 15½ belgisk Havn. Fra Finland og Sverig ligger Markedet uforandret paa Basis af c. Hfl. 13 D. B. B. til Holland, 22/ à 23/ til Østkysten.

Kulfragterne er gennemgaaende en Ubetydelighed højere. Fra Tynen eller Blyth betales 3/3 à 3/4½ Kronstadt, 3/6 Petersborg (1,600), 3/3 à 3/4½ Swinemünde (1,500—2,100), 3/3 Pillau (3,000), 3/7½ Lübeck (2,100), 3/6 Memel (1,600), 6/ Gibraltar (1,800), 5/10½ à 6/1½ Genua (3,000—6,500). Fra Firth of Forth sluttedes der til 3/10½ Neufahrwasser (1,200), 4/ Nakskov (1,250), 4/ Wismar (1,600), 3/9 à 3/10½ Kiel (1,800). Blandt Befragtningerne fra Cardiff nævner vi 4/ Kronstadt, 6/6 Barcelona, Frcs. 7 à 7½ Marseille, 6½ Algier, 6/3 à 6/6 Genua (hvor der er Tørn for Losning), 5/10½ Neapel, 7/ Venedig (4,400), 5/4½ Aleksandria, 9/4½ Colombo, 13/6 Hongkong, 6/6 Las Palmas eller Madeira, 15/6 à 16/ River Plate, 14/ Rio Janeiro.

Fra Sø og Land.

Kul fra Spitzbergen. Vicekonsulen i Bergen har indberettet, at Bestyreren for Trondhjem American Coal Co., der udvitter Kullejerne paa Spitzbergen, har erklæret, at der sidste Vinter blev hugget 7,500 Tons Kul. Arbejdet var imidlertid ikke saa meget indrettet paa at skaffe et stort Udbytte som snarere paa at gøre de nødvendige Forarbejder til Minedriften. I Sommer vil Arbejdet hovedsagelig indskrænke sig til Installation af Maskinerne, og først til Oktober vil den regelmæssige Kuludvinding begynde. Det antages, at der i Løbet af Sommeren 1911 vil blive udvundet mellem 50 og 60,000 Tons, der alle vil blive afsat til Norge. Det er Bestyrerens Overbevisning, at Kullene er af en fortræffelig Kvalitet. (Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Juni og Juli Maaned 1910.

Juni Maaned. Der er i Juni Maaned anmeldt 527 Havarier mod 511 i samme Maaned 1909, deraf 424 Dampskibe og 103 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 168, Sammenstød 168, Anløbning af Nødhavn 24, Maskinskade 56, beskadiget af Is 2, af Ild 34, af haardt Vejr 43, forskellige Aarsager 32.

Ialt 61 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 44 samme Maaned 1909, deraf 28 Dampskibe, 33 Sejlskibe: Aarsagerne har været: Stranding 33, Sammenstød 12, beskadiget af Ild 2, forsvundet 1, kæntrret 1, sunket 7, forladt 3, kondemneret 2.

Juli Maaned. Der er anmeldt 502 Havarier mod 555 samme Maaned 1909, deraf 393 Dampskibe og 109 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 143, Sammenstød 157, Anløbning af Nødhavn 31, Maskinskade 50, beskadiget af Ild 36, af haardt Vejr 52, forskellige Aarsager 31, sunket 2.

Ialt 67 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 41 samme Maaned 1909, deraf 30 Dampskibe og 37 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 39, Sammenstød 6, beskadiget af Is 1, af Ild 6, forsvundet 1, kæntrret 1, sunket 9, forladt 1, kondemneret 3.

Hebe, Skonnert af Marstal, er paa Cuxhaven Red, medens den laa for Anker, bleven paasejlet af holl. Skonnert »Heikina«. Med Assistance blev »Hebe« bragt ind i Havnen med Skade paa Bagbords Skanseklædning og Rigning. »Hebe«, der var paa Rejse fra Hamburg til Göteborg med Havre, maa losse og reparere i Cuxhaven.

Vera, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen med Tab af Dækslast efter en haard Rejse fra Libau.

Kaj, Jagt af Aalborg, er kæntrret paa Wenern. Kaptajnen, L. Jensen, og to Mand af Besætningen druknede. Jagten er bjerget.

Pampa, Skonnert af Svendborg, kom d. 22. ds. paa Grund ved Stenskar. Med Assistance af Motorbaade kom Skibet atter flot og ind til Göteborg med Skade paa Stævn og Kol.

Christian, Skonnert, har paa Rejsen fra Sundsvall været paa Grund ved Courselles, men er atter bragt flot.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. hertil 19./8. — Alexandra, Nielsen, pass. Gibraltar 23./8. for Tunis. — Algarve, Borries, pass. Ouessant 21./8. for Cadiz. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Arendal 22./8. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 23./8. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Filadelfia 23./8. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 20./8. til Rotterdam. — Arno, Strubberg, afg. Petersborg 23./8. — Aurora, Fischer, dokker. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 24./8. — Béira, Lunge, afg. Oran 22./8. til Nice. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 20./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, ank. Malaga 23./8. — Christian IX, Holm, ank. hertil 23./8. — Dagmar, Bogvad, afg. Malaga 24./8. til Lissabon. — Douro, Søberg, ank. Libau 18./8. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 22./8. — Florida, Andersen, afg. Lissabon 22./8. til Aalborg. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 22./8. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 24./8. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 17./8. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 25./8. til Kristiania. — Hengest, Munck, afg. herfra 23./8. til Riga. — Hjelm, Kyllsbeck, oplagt. — Holar, ank. hertil 22./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Kotka 24./8. til Barcelona. — Jolantha, Simonsen, afg. London 24./8. til Hull. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 17./8. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 24./8. til Filadelfia. — Kiew, Jørgensen, pass. Brunshüttel 24./8. for Antwerpen. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 14./8. — Leopold II, Rasmussen, pass. Brunshüttel 23./8. for Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 9./8. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 18./8. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 11./8. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Stettin 22./8. til Petersborg. — Moskov, Jon Jonsen, pass. Brunshüttel 24./8. for Antwerpen. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Panderma 23./8. til Smyrna. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 23./8. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisencette, ank. Havre 21./8. — Omsk, Harder, pass. Holtenu 23./8. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 20./8. — Perm, Christensen, ank. London 22./8. — Pregel, Iversen, ank. Königsberg 22./8. — Saga, Wiberg, ank. Riga 23./8. — Saxo, ank. hertil 22./8. — Seine, Dampt, ank. Petersborg 23./8. — Texas, Mulldorff, pass. Ouessant 31./7. for Buenos Aires. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 24./8. hertil. — Tiber, Bech, pass. Ouessant 21./8. for Barcelona. — Tyr, Thaning, afg. herfra 23./8. til Windau. — United States, Gotsehe, afg. New York 18./8. til Kristianssand. — Vendysse, Larsen, pass. Brunshüttel 24./8. for Antwerpen. — Viking, Meyer, ank. Stettin 21./8. — Karin, afg. Stettin 17./8. til Manchester. — Vadsø, afg. Swansea 23./8. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 23./8. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 19./8. til Dunkerque. — Pawel Andrejoff, Tannebek, afg. London 17./8. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 18./8. — Russ, Peterson, afg. Petersborg 18./8. til Rotterdam. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Newcastle 17./8. til Kronstadt. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 22./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Proon 18./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Horsens 24./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Kronstadt 19./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Kronstadt 18./8. — Newa, Dahl, afg. Blyth 15./8. til Archangel.

(Fortsattes Side 533.)

1839. Forandring i Afmærkning, Essex River, Massachusetts. I Essex River Indløb er udlagt: Inner Spit Spirtønde 3, fra Annisquam Fyr i N. 75° V. og fra Frog Rock Baake i N. 5¼° Ø. Three-foot Ledje Spirtønde 5, fra Cross Island højre Kant i S. 68¼° Ø. og fra Point Neck Rock Baake i S. 16° Ø. Middle channel Rock Tønde 3 har nu Nr. 7. Annisquam Fyr: 42° 39' 43" N. Br. 70° 40' 55" V. Lgd.

1840. Fyrskibet »Hedge Fence« permanent ombygget. Nantucket Sound, Massachusetts. Den 1ste September 1910 ombygtes Fyrskibet »Hedge Fence« Nr. 90 permanent med Fyrskib Nr. 41. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 10 m. Synsviddelen: 11 Sm. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløite, som hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Stød 5 Sek., Pause 4½ Sek. En Undervandsklokke giver Skibets Nr., 41, saaledes: 4 Slag, Pause 4 Sek., 1 Slag, Pause 6 Sek. Skilbet er rødt, mærket »Hedge Fence« og Nr. 41. Det er skønnertiggert med en Ballon paa hver Mast og sort Skonsten mellem Masterne. 41° 28' 19" N. Br. 70° 29' 37" V. Lgd.

1841. Lystøndes Beliggenhed, Pollock Rip Slue, Nantucket Sound, Massachusetts. Pollock Rip Slue Lystønde Nr. 2 C, ved SV.-Enden af Pollock Rip, ligger fra Nantucket (Great Point) Fyr i N. 33° Ø., og fra Monomoy Point Fyr i S. 71° Ø.

1842. Grund forgæves eftersøgt. Nantucket Shoals, Massachusetts. Grunden, som var rapporteret at ligge paa Ø.-Kanten af Nantucket Shoals, er forgæves eftersøgt paa 41° 21' 0" N. Br. 69° 29' 30" V. Lgd. og inden for 3 Sm derfra. Der er udtaget af Kortene. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1100. Kjøbenhavn 1910.)

1843. Fyrskibet »Vineyard Sound« permanent ombygget. Vineyard Sound, Massachusetts. Den 1ste September 1910 ombygtes Fyrskibet »Vineyard Sound« Nr. 41 permanent med Fyrskib Nr. 90. Det viser to røde, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 15 m. Synsviddelen: 12, 5 Sm. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløite, som hver 51 Sek. giver Et-Stød, Stød 6 Sek., Pause 45 Sek. En Undervandsklokke giver Nr. 7 saaledes: 7 Slag, Pause 4 Sek. Skilbet er rødt, mærket »Vineyard Sound« og Nr. 90. Det har to Master og er skønnertiggert med en rød Ballon paa hver Mast. 41° 22' 47" N. Br. 71° 0' 0" V. Lgd.

1844. Vrag afmærket. New York Upper Bay. En Kullægter er sunket ¾ Sm S. 2¼° V. fra Statue of Liberty. En vandret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 15 Sek., Lys 10-Sek., Mørke 5 Sek., er i 15 m Vand udlagt ved Vraget.

1845. Fyrskibet »Ambrose Channel« midlertidig ombygget. New York Lower Bay. Fyrskibet »Ambrose Channel« Nr. 87 er midlertidig ombygget med Reservefyrskib Nr. 5L. Fyr og Taagesignaler er uforandret.

1846. Klipper, Goose Island Flats, Delaware River. En Samling Klipper, med 1,2 m Vand ligger paa Kanten af Goose Island Flats, tæt Ø. for Lystønde 2 D, og c. 670 m S. 41° V. fra Finns Point Jetty Fyr. Man maa ikke gaa Ø. om Lystønde 2 D.

1847. Tønder udlagt. Thirty-five Foot Channel, Middle Ground, Chesapeake Bay. Følgende Stumpfunder er i 10,6 m Vand udlagt ved V.-Siden af den Tønde 3, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 35¼° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 79¾° V. Nr. 5, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 38¼° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 76° V. Nr. 7, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 41¼° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 73½° V. Nr. 9, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 46° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 71° V. Nr. 11, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 50¾° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 67½° V. Nr. 13, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 58° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 64½° V. Nr. 15, fra Old Plantation Flats Fyr i S. 65¼° V., og fra Cape Charles Fyr i N. 61½° V.

1848. Lystønde forandret. Thirty-five Foot Channel, Middle Ground, Chesapeake Bay. Thirty-five Foot Channel Lower End Lystønde Nr. 2 og Thirty-five

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Somil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1807. Midlertidige Bestemmelser for Farvandslodning gældende til Aarets Udgang. De i »Efterretninger for Søfarende« af 4de August 1909 Nr. 1749 meddelte midlertidige Bestemmelser for Farvandslodning, der traadte i Kraft den 1ste September 1909, er gældende indtil Udgangen af 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1749. Kjøbenhavn 1909.)

1808. Lys- og Fløjtetønde udlagt, Thyborøn, Nordsøen. Den 15de August 1910 er den hvid og rød stribebe Lys- og Fløjtetønde, mærket »Thyborøn«, udlagt paa Station og Fløjtetønden inddraget. (Kort Nr. 130, 138 og 180. Danske Lods, Side 87 og 88. Havne-Lods, Side 138 og 140. Fyr-Fort. Nr. 51. Sam-Fort. Side 12). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1910.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1809. Grund Beliggenhed, Burgsvik, Gotland SV.-Kyst. Paa Grunden, som er fundet i Burgsvik Ledelyrline, er der kun 2,8 m Vand. Den ligger paa 57° 2' 49" N. Br. 18° 14' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2425. Kjøbenhavn 1909.)

1810. Fyrskibet »Storbrotten« atter udlagt, Finland. Fyrskibet »Storbrotten« er atter udlagt paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1337. Kjøbenhavn 1910.)

1811. Farvande afmærket. Abo Distrikt. Et Farvand for Skibe med 4,4 m Dybgaende er afmærket fra Enkis Dampskibsbro ved Häfräsk til Hovedfarvandet Abo—Mariehavn.

Et Farvand for Skibe med 5,6 m Dybgaende er afmærket fra Bockholm over Palva Fjærd til Palva, N. for det gamle Farvand.

Et Farvand for Skibe med 5,9 m Dybgaende er afmærket fra Ruotsalais, N. om Taipalsaari og videre mellem Kuusis af Aslahoto til Hovedfarvandet Abo—Mariehavn.

1812. Grund afmærket. Seskär N. Finske Bugt, Rusland. En Vager med hvid Stage og N.-lig Topbetegnelse er udsat N. for en Sten N. for Seskär. 60° 2' 50" N. Br. 28° 23' 0" Lgd. (Kort Nr. 155.)

1813. Fyr tændt. Vulliso, Finske Bugt. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er paa Baaken paa NV.-Enden af Revet, som strækker sig NV. ud fra Vulliso, tændt et hvidt Blinkfy, som hver 1 Minut viser seks Blink. 59° 36' N. Br. 24° 43' Ø. Lgd. (Kort Nr. 155 og 205.)

1814. Grund fundet. Fyrskibet »Sarischof«. NV. En 9, m Grund er fundet NV. for Fyrskibet »Sarischof«, paa 58° 19' N. Br. 21° 12' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1815. Fyr forandret. Rixhöft. Tyskland. Det hvide, faste Fyr paa Rixhöft Ø-lige Fyrtårn er slukket og det røde, faste Fyr tændt. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1679. Kjøbenhavn 1910.)

1816. Lystønde udlagt. Mittelloch. Oden. Den sorte Spidstønde 20 i Mittelloch uden for Inna Munding er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys. 53° 32' N. Br. 14° 38' Ø. Lgd.

1817. Vrag atmærket. Fyrskibet »Gabelstach« Ø. Kieler-Bugt. To Torpedobåde er sunket 1,5 Sm Ø. 1/2 N. fra Fyrskibet »Gabelstach«.

En Vragtønde, der viser grønt Lys med To-Formørkelser hver 8 Sek., Lys 3 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., Lys 1 1/2 Sek., Mørke 1 1/2 Sek., er udlagt 100 m N. derfor, paa 54° 31' N. Br. 10° 27' Ø. Lgd.

1818. Tønder udlagt. Schlei. I Schlei er i Busdorfer Breite paa Baghørd Side af Farvandet udlagt en sort Spidstønde paa 54° 34' 11" N. Br. 9° 47' 30" Ø. Lgd., og en sort Spidstønde paa 54° 33' 33" N. Br. 9° 46' 10" Ø. Lgd., samt paa Styrhørd Side en rød Spidstønde med Halnvisk paa 54° 33' 58" N. Br. 9° 46' 50" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1819. Taagesignal oprettet. Ssmovetz Island. Hvide Hav V.-Kyst. Rusland. Ved Sosovetz Island Fyr gives nu Taagesignal med Et-Skud hver 9 Minutter. Naar et Skibs Taagesignal høres samt med stærk Paalandsvind gives et Skud afvekslende hver 5 Minutter og 4 Minutter. 66° 29' N. Br. 40° 43' Ø. Lgd.

1820. Lystønder udlagt. Tjelsund og Gistund. Norge. I Tjelsund er udlagt to Lystønder. Den ene ligger paa S.-Kanten af Grunden ud for Balstadlandet, 68° 33' 30" N. Br. 16° 18' 30" Ø. Lgd., den anden paa Steinstøtgrunden, 68° 33' 15" N. Br. 16° 28' 30" Ø. Lgd.

I Gistund er udlagt to Lystønder. Den ene ligger paa Søndre Leiknesret, 69° 18' 5" N. Br. 17° 58' 45" Ø. Lgd., den anden paa Søndre Kjøberet, 69° 19' 10" N. Br. 17° 59' 20" Ø. Lgd.

Lystønderne viser Et-Lyn omtrent hver 4 Sek.

1821. Forandring i Atmærkning. Lister Ley. Tyskland. I Lister Ley ligger den sorte Tønde I nu paa 55° 0' 58" N. Br. 8° 27' 9" Ø. Lgd. Mellem Tøndene I og 2 er udlagt en sort Tønde I a paa 55° 0' 26" N. Br. 8° 26' 39" Ø. Lgd. (Kort Nr. 150.)

1822. Taagesignal forandret. Fyrskibet »Osteriff«. Elben. Fyrskibet »Osteriff« giver nu Taagesignal med Haandkratts Streng, nemlig en 5 Sek. lang Tone efterfulgt af en kort Tone. Kan dette Signal ikke gives, slaas paa Gongong.

1823. Vrag borttaget. Pagensand. Elben. Vraget af den nedentor Pagensand sunke Evert er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1765. Kjøbenhavn 1910.)

1824. Tønder inddraget. Nordergrunde. Weser. De tre sorte Spidstønder, som til Forsøg var udlagt paa Nordergrunde, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 687. Kjøbenhavn 1910.)

1825. Lysvinkler forandret. Roter Sand og Meyersledde. Weser. Tegelerplate er tiltaget V. efter i Nærheden af den sorte Tønde 8. Ø.-Grænsen af Roter Sand Fyrs Ledelinje op ad Ploden er drejet V. efter. Vinklen gaar nu fra S. 38° Ø. til S. 36° Ø. V.-Grænsen af Roter Sand Fyrs Lysvinkel er drejet V. efter, over Tønden »Nordergrunde W«. Vinklen gaar nu fra N. 36° V. til N. 42° Ø. I Dvaarsret er Dybliden tiltaget ved den sorte Tønde 10. Ledvinklen i Meyersledde Fyr er derfor udvidet og gaar fra N. 87 1/2° V. til N. 84 1/2° V.

1826. Tønde flyttet. Riffgat. Westerb. Færvarvet. Riffgat har forandret sig. Tønde R E er flyttet 400 m S. 2° Ø. hen, til 53° 37' 3" N. Br. 6° 32' 2" Ø. Lgd.

1827. Fyr tændes. Huizen. Zuidoersee. Holland. Den 1ste September 1910 tændes paa Huizen Ø-lige Havnedæmning to Lanterner, der holdt overet leder til Havnen. 52° 19' N. Br. 5° 14' Ø. Lgd.

1828. Fyrskibet »Dyck« midlertidig ombyttet. Frankrig. Fyrskibet »Dyck« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30 Sek.

1829. Fyrskibet »Ruytingen« midlertidig ombyttet. Fyrskibet »Ruytingen« er midlertidig ombyttet med et Reserverfyrskib, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek.

1830. Grund borttaget. Sheerness Harbour. River Medway. England. 4,2 m Grunden 4,2 Kbl N. 79° Ø. fra Cockleshell Hard Baake er borttaget. Baaken: 51° 26' N. Br. 0° 43' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1180. Kjøbenhavn 1910.)

1831. Grund tiltaget. Hull Roads. Humber. Hull Middle Shoal er tiltaget betydeligt mellem Lystønderne Nr. 12 og Nr. 11, som ligger paa 53° 44' N. Br. 0° 18' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1832. Midlertidig Belysning. Dieppe. Frankrig. Arbejderne paa V.-Molens Fortlængelse i Dieppe er begyndt. Den midlertidige Belysning er i Virksomhed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1633. Kjøbenhavn 1910.)

1833. Forandrede Bestemmelser for Undersøges Ankerpladsen. Plymouth Sound. England. Undersøges Ankerpladsen inden for Bølgefyrdens V.-lige Del i Plymouth Sound maa kun søges om Dagen i ondt Vejr. Fyret paa Bølgefyrdens: 50° 20' N. Br. 4° 9' V. Lgd.

Undersøges Ankerpladsen i Gansand Bay maa søges i alt Vejr. Kystvagt Stationen: 50° 19' N. Br. 4° 12' V. Lgd.

1834. Forestaaende Forandring af Fyr. Hestan Island. Firth of Solway. Skotland V.-Kyst. I Slutningen af August 1910 forandres Hestan Island Fyr til et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser To-Blink. Lysvejen førges. I øvrigt bliver Fyret ulorandret. 54° 50' N. Br. 3° 48' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1835. Fyr atter tændt. Portalguen. Guiboron. Frankrig. Portalguen Fyr er atter tændt og det midlertidige Fyr slukket. Det nye Fyr viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4 Sek. Lysvejen: 14 Sm. 47° 29' 10" N. Br. 3° 6' 9" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1400. Kjøbenhavn 1910.)

1836. Ledefyr flyttet. Shippigan Gully. New Brunswick Ø.-Kyst. Shippigan Gully bageste Ledefyr er flyttet og staar nu 600 m N. 18° V. fra Forfyret paa V.-Bølgefyrdens.

1837. Grund fundet. Deadmans Point NØ. West Penobscot Bay. Maine. Forende Stater i Nord-Amerika. En 4,2 m Grund 6 1/2 Kbl lang i N. og S. er fundet 7 1/2 Sm N. 42 1/2° Ø. fra Indian Island Fyr. En 4,2 m Klippe ligger 1/2 Kbl N. for den, og en 5,2 m Klippe 1/2 Kbl S. for den. 44° 10' 35" N. Br. 69° 2' 51" V. Lgd.

1838. Grunde. Two Bush Channel. West Penobscot Bay. Maine. I Two Bush Channel er følgende Grunde fundet: En 4,2 m Klippe, 1 1/2 Sm S. 64° Ø. fra Bush Channel er følgende Grunde fundet: En 4,2 m Klippe, 1 1/2 Sm S. 64° Ø. fra 2 1/2 Sm S. 11 1/2° Ø. fra Two Bush Island Fyr. 43° 55' 50" N. Br. 69° 3' 54" V. Lgd. En 4,2 m Klippe 2 1/2 Sm S. 10 1/2° V. fra Two Bush Island Fyr. 43° 55' 32" N. Br. 69° 5' 4" V. Lgd. En 7,6 m Klippe 2 1/2 Sm S. 14 1/2° V. fra Two Bush Island Fyr. 43° 55' 11" N. Br. 69° 5' 26" V. Lgd. En 8,2 m Klippe 2 1/2 Sm S. 29 1/2° V. fra Two Bush Island Fyr. 43° 55' 38" N. Br. 69° 6' 13" V. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1877. Karantænebestemmelser. Norge. — Odessa er erklæret for smittet af Pest. Rusland. — Odessa er erklæret for smittet af Pest. Serig. — Odessa er erklæret for smittet af Pest. Malta. — Nahitchevan er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R; rettet, ny Udgave; † aannuleret; † Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- N 76 Tyskland:
Noordsee, deutsche Küste: Die Ems von Pozum bis Papenburg.
1:25,000. Pris: 1,80 M.
- R 204 Holland:
Noordzee. Zeegaten van Brouwershaven en Zieriksee. 1:50,000. 1910.
Pris: f. 1,75.
- R 136 Frankrig:
De la pointe du Grand Mont au Croisic. Juni 1910.
- R 4383 Cours de la Charente. Juni 1910.
- N 924 Annuaire des Marées des Côtes de France pour l'an 1911. Pris 1 franc.
- N 303 Japan:
Korea South and South-West Coasts (gammelt Nr. 311).

Foot Channel Upper End Lystønde Nr. 16 viser nu begge hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Lysevnen er forøget.

1849. Tønder udlagt. **Cherrystone Inlet.** **Chesapeake Bay.** **Virginia.** I den gravede Rende til Cape Charles City er udlagt: Cherrystone Inlet Klokketønde I A i 5,5 m Vand, ved Rendens nedre Ende, fra Cherrystone Fyr i S. 6 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra Cape Charles City forreste Ledefyr i S. 44 $\frac{1}{4}$ ° V. Chaannel Spiritønde I i 5,5 m Vand, ved Rendens øvre Ende, fra Cape Charles City forreste Ledefyr i S. 74 $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Old Plantation Flats Fyr i N. 21 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Cherrystone Fyr: 37° 15' 38" N. Br. 76° 2' 5" V. Lgd.

1850. Vrag borttaget. **Main Ship Channel.** **Chesapeake Bay.** Vraget af Skonnerten »Sunny South«, som laa sunket 3 $\frac{1}{2}$ Sm S. fra Thomas Point Shoal Fyr er borttaget. Almærkingen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1001. Kjøbenhavn 1910.)

1851. Fyr forandret. **Bloody Point Bar.** **Chesapeake Bay.** I Bloody Point Bar Fyr er indsat en hvid, fast Vinkel, der lyser fra N. 82° Ø. til S. 66° Ø. Fyret er formørket fra N. 22° Ø. til N. 82° Ø. 38° 50' 1" N. Br. 76° 23' 31" V. Lgd.

1852. Lystønde forandret. **Coan River.** **Potomac River.** **Chesapeake Bay.** Coan River Lystønde er forandret og viser nu hvidt Lys med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Lysevnen er forøget.

1853. Tønder udlagt. **Blakistone Island.** **Potomac River.** **Chesapeake Bay.** I Potomac River er udlagt: Heron Island Chaanel Entrance Spiritønde I, i 5,5 m Vand, fra Kaywood Point i S. 37 $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Blakistone Island Fyr i N. 79 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Blakistone Island Shoal Spidstønde 4 A i 5,5 m Vand, fra Kaywood Point i S. 42 $\frac{1}{4}$ ° V., og fra Cobb Point Bar Fyr i S. 57 $\frac{1}{4}$ ° Ø. Blakistone Island Fyr: 38° 12' 27" N. Br. 76° 44' 43" V. Lgd.

1854. Tidsignal ophørt. **Newport News.** **Virginia.** I Newport News gives Tidsignalet ikke mere.

1855. Ledefyr flyttet. **St. Johns River.** **Florida.** St. Johns River Entrance forreste Ledefyr er flyttet. Det vises nu fra en hvid Baake, som staar i 2,7 m Vand, 1680 m N. 82° Ø. fra Bagfyret, fra Continental Hotel Ø-Kant i N. 11° V. Fyret er forstærket. 30° 23' 43" N. Br. 81° 24' 26" V. Lgd.

Den tidligere forreste Fyrbaake er borttaget.

1856. Ledefyr tændt. **St. Johns River.** **Florida.** Paa N.-Siden af St. Johns River Munding er tændt to Ledefyr, der holdt overet leder fra Fort George Island Ledelinie til Pilot Town Ledelinie, fri af Vraget af »Magic City«. Forfyret er et rødt, fast Fyr, der lyser over 90°. Det vises fra et hvidt Gittertaarn, der staar i 3 m Vand, fra Continental Hotel Ø-Kant i N. 14° V., og fra St. Johns Entrance bageste Ledefyr i N. 38° Ø. Flammens Højde: 6 m. 30° 24' 15" N. Br. 81° 24' 51" V. Lgd. Bagfyret er et hvidt, fast Fyr, der lyser over 90°. Det vises fra et hvidt Gittertaarn, der staar i 2 m Vand, c. 500 m fra Forfyret, fra Continental Hotel Ø-Kant i N. 10 $\frac{1}{2}$ ° V., og fra St. Johns Entrance bageste Ledefyr i N. 44° Ø. Flammens Højde: 12 m. 30° 24' 22" N. Br. 81° 24' 34" V. Lgd.

1857. Fyr brændt. **Midlertidigt Fyr tændt.** **Mangrove Point.** **Charlotte Harbor.** **Florida.** Mangrove Point Fyr er brændt. Et midlertidigt Fyr vises fra Fyrbaaken. 26° 53' 56" N. Br. 82° 7' 18" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1858. Fyr atter tændt. **Tampico Harbor.** **Mexiko.** Det hvide Fyr med To-Formørkelser hver 6 Sek. paa Yderenden af North Jetty i Tampico Harbor er atter tændt. Flammens Højde: 14 m. Sydsvidden: 12 Sm. Rød, c. 15 m høj Fyrbaake. 22° 16' N. Br. 97° 48' V. Lgd.

1859. Fyr tændt. **Lystønde udlagt.** **Shelter Cove.** **Colon Harbor.** **Panama.** I Shelter Cove er følgende Fyr tændt:

Et grønt, fast Fyr paa Revet paa N-Siden af Indløbet, 180 m S. 44° Ø. fra Toro Point Fyr.

Et midterhøit, hvidt, fast Fyr paa Revet paa S-Siden af Indløbet. Fyret skal ombyttes med et rødt, fast Fyr paa Revet, 270 m S. 35° Ø. fra Toro Point Fyr. Et hvidt, fast Fyr paa Kysten i det Indreste af Vigen, 440 m S. 25¼° V. fra Toro Point Fyr. To andre hvide, faste Fyr er tændt 60 m og 120 m S. 57½° V. fra dette, de tre Fyr overet leder ind i Shelter Cove.

En rød, spids Lystønde, der viser hvidt, fast Fyr, er udlagt S. for Ledelyrhulen, c. ¼ Sm S. 86° Ø. fra Toro Point Fyr, som ligger paa 92' 39" N. Br. 79° 57' 15" V. Lgd.

1860. Fyr tændt, Utilla Island, Honduras N.-Kyst. Paa Utilla Island er tændt et hvidt Fyr med Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 33 m. Synsviddens: 15 Sm. Sort, 30 m højt Gittertaarn paa Øens V.-Ende, 16° 6' 5" N. Br. 86° 59' 50" V. Lgd.

1861. Tønder indtræget, Mayaguez Bay, Porto Rico V.-Kyst. Rodriguez Bank Channel kan ikke længer besøjes, da Grunden har forandret sig. Spidstønden Rodriguez Bank Nr. 8, og Stumpstønden White Rock Shoal Nr. 3, som afmærkede Løbet, er derfor indtræget.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1862. Bro bygges, Fyr tændt, Elba Sø-Kyst. I Brugten Immanonta, tæt N. for den lille Ø Genui, bygges en Bro, der bliver 150 m lang. Under Arbejdet brændt et midterhøit, grønt, fast Fyr paa Yderenden. Naar Broen er fuldtørt, ombyttes det med et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m.

1863. Fyr tændt, Capo Cetain, Sicilien N.-Kyst. Paa Capo Cetain er det nye Fyr tændt. Det er et hvidt Blinkfyrt, der hver 30 Sek. viser Et-Blink. Synsviddens: 22. Sm. Hvidt, ottokantet Taarn.

1864. Fyr tændt, Eiland Proizid, Bai von Vallegrande, Østerrig-Ungarn. Paa Fyrt Proizid er tændt et hvidt Lynfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn. Flammens Højde: 11 m. Synsviddens: 11 Sm. Sekskantet, 8 m højt Taarn. Der er ikke Vaegt ved Fyret. Fyret skiftes til Døls af Øen fra N. 45° Ø. gennem Ø. til S. 70° Ø. 42° 59' N. Br. 16° 36' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1865. Lystønde udlagt, Newport Rock S, Suez Bay, Gulf of Suez, Røde Hav. En Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt paa 8,2 m Grunden, 7,1 (Kh) S. 4° V. fra Newport Rock Fyr, som ligger paa 290 53' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 260. Kjøbenhavn 1910.)

1866. Uden Grund, O'Neill Peak, Zululand, Afrika SØ-Kyst. Ved O'Neill Peak strækker en Klipperryg med 3,2 à 5,2 m sig c. 7 Km fra Kysten. Dens NØ-Ende ligger 2,2 Sm N. 68° Ø. fra Toppen, og dens SV-Ende 1,2 Sm N. 12° Ø. fra Toppen, som ligger paa 280 44', S. Br. 32° 9' Ø. Lgd.

Sandsynligvis strækker Klipperrygen sig længere SV. efter. Man advares alvorligt mod at holde Kysten for nær i Omegnen, især i fint Vejr, naar det ikke bryder paa Grunden.

1867. Advarsel angaaende Søgelys, Colombo, Ceylon V.-Kyst. Ved Colombo Haven vises undertiden Søgelys fra Yderenden af NØ-Bølgerjorden. Gø 57,2 N. Br. 79° 51,2 Ø. Lgd. Naar Søgelys vises, anbefales det at vise den største Forsigtighed ved Besøging af Haven.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1868. Meddelelse om Rev, Sumatra V.-Kyst. V. for Sumatra er følgende Korallerev, liggende i 20 à 40 m Vand, fundet:

Et 7,2 m Rev paa 2° 7' 34" N. Br. 97° 57' 56" Ø. Lgd. Janus Rif med 2,2 m Vand, paa 2° 8' 13" N. Br. 97° 58' 38" Ø. Lgd. Haii Rif med 6,2 m Vand, 3 Sm S. 21° V. fra P. Braham (Pahlaraan) S.-Pynt, paa 2° 8' 29" N. Br. 98° 0' 58" Ø. Lgd. Et 7,2 m Steen, 1,2 Sm S. 14° V. fra P. Braham S.-Pynt. To Rev, hvorpaa det næsten altid bryder, c. 2,2 Sm S. 34° V. fra P. Braham S.-Pynt. Det Ø-ligste Daphne Rif med 1,2 m Vand, 2° 10' 8" N. Br. 98° 0' 41" Ø. Lgd. Ryldes Rif med 2,2 m Vand, paa 2° 11' 12" N. Br. 97° 59' 44" Ø. Lgd. Det S-ligste Daphne Rif med 4,2 m Vand, paa 2° 7' 53" N. Br. 97° 53' 12" Ø. Lgd. Et Rev med 2,2 m, 1100 m Ø. t. N. for det foregaaende. Et 2,2 m Rev paa 2° 7' 44" N. Br. 97° 55' 18" Ø. Lgd. Et 5,2 m Rev paa 2° 7' 51" N. Br. 97° 56' 22" Ø. Lgd. En Sandbank med Sten, der falder bort, paa 2° 13' 18" N. Br. 97° 51' 24" Ø. Lgd. Revene har et Gennemsnit af 200 à 500 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1600. Kjøbenhavn 1910.)

1869. Forandring af Ær, Noord Pagel Ø, Mentawi Eilandene, Sumatra V.-Kyst. Ærne i Simanganjoe Baai, paa Noord Pagel Ø.-Kyst, synker under Vandet. Kun paa den SV-ligste findes endnu nogle Træer, men de staar til Døls i Vand. De andre Æer bestaar kun af Sandbanker med lidt Krat.

1870. Afmærkning forandret, S. Kandang Karbau, Borneo V.-Kyst. Andvningstønden ved Mundingen af S. Kandang Karbau er flyttet og ligger nu fra N.-Kant af P. Adoeng i S. 83° V., og fra Tg. Berras Basah i N. 8° V.

De to hvile Spidstønder ligger nu 6 Km N. 81° Ø. og 9 Km N. 80° Ø., og de to sorte Stumpstønder 1,2 Sm N. 68° Ø. og 1,2 Sm N. 71° Ø. fra Andvningstønden. Tg. Berras Basah: 1° 50' S. Br. 109° 54', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1060. Kjøbenhavn 1910.)

1871. Fyr tændt, P. Mangkai, Anambas Eilandene. Paa P. Mangkai er tændt et hvidt Lynfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Lyn. Synsviddens: 30 Sm. 30 5', N. Br. 105° 35', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 365. Kjøbenhavn 1910.)

1872. Grund rapporteret, Panjang Island SV, Zuid Natona Islands, Dampereu »Tlewe« er stødt paa en Klippe S, 2 Sm S. 1° Ø. fra Toppen af Lattu Rock, og i S. 81° V. fra Kerdan Islet S.-Ende. Latur Rock: 2° 45' N. Br. 108° 49' Ø. Lgd.

1873. Semator Station oprettet, Cap Varella, Fransk Indo Chine. En Semator Station er oprettet paa Cap Varella. Masten staar 30 m Ø. for Fyrtårnet. Den udveksler kun Signaler efter det internationale Signalsystem om Døgen. Stormvarsel Station, 120 53' 42" N. Br. 109° 26' 20" Ø. Lgd.

1874. Lystønde forandret Farve, Drinkwater Point, Yang Tse Kiang, China. Den rød og sort vandret stribede Lystønde ved Drinkwater Point er nu rød. 31° 23', N. Br. 121° 59', Ø. Lgd.

1875. Fyr tændt, Urusan Harbour, (Commemoration Bay), Korea Ø.-Kyst. Paa Urisaki, SØ-Pvinten af Halvøen, som danner Ø.-Siden af Haven, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der hver 10 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 44 m. Synsviddens: 18 Sm. Det lys'er fra N. 10° Ø. gennem Ø. og S. til S. 36° V. Hvidt, ottokantet, c. 9 m højt Taarn. 35° 29' 39" N. Br. 129° 26' 40" Ø. Lgd.

1876. Fyr tændt, Pinnau Red, Taiwan Ø.-Kyst, Japan. Ved Pinnau Red er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 8 Sm. Det lys'er fra N. 42° Ø. gennem Ø. og S. til S. 46° V. Lille hvidt Taarn. 22° 45' 0" N. Br. 121° 9' 9" Ø. Lgd.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Saigon 21./8. — Tranquebar, v. Deurs, pass. Perim 19./8. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 12./8. til Perim. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Colombo 17./8. til Penang. — Pangan, Knudsen, afg. Singapore 22./8. til Suez. — Bandon, Thomsen, ank. Middlesbro 20./8. — Samui, de Fine Licht, afg. Port Said 21./8. til Marseille. — Bintang, Juel-Hansen, ank. London 22./8. — Cathay, Kruise, afg. Newcastle o. T. 12./8. til Cape Town.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 17./8. til Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Demerara 23./8. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. London 21./8.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Blyth 21./8. — Energi, Jensen, ank. Boness 23./8. — Enigheden, Jensen, ank. Umeå 23./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tynen 23./8. — London, Bom, ank. Hungerburg 19./8. — Paris, Tholander, ank. Antwerpen 18./8. — Bryssel, Kaas, afg. Terneuzen 20./8. til Frederikshavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kronstadt 18./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. Brahestad 24./8. til Grangemouth. — Roma, v. Thun, ank. Libau 17./8.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Marseille 21./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 18./8. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Smyrna 21./8. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 22./8.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Rouen 19./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 18./8. — England, Andersen, ank. Methil 22./8. — Holland, Poulsen, ank. Kolding 18./8. — Rusland, Bennetzen, ank. Pillau 19./8.

Europa. Europa, Hansen, afg. Archangel 23./8. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 23./8. — Tyskland, Danstrup, ank. Dunston 19./8. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 11./8.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. Hull 20./8. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pernau 19./8. — Helge, Pii, ank. Kronstadt 17./8. — Rolf, Reese, ank. Kronstadt 17./8. — Niels R. Finssen, Olsen, afg. Petersborg 21./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Petersborg 23./8. til Ghent. — Allan, Nielsen, ank. Holmsund 22./8.

Thore. Ask, Bosch Nielsen, afg. København 21./8. til Island. — Ingolf, Schiøtz, ank. Akureyri 22./8. — Gambetta, Riise, afg. Sandarkrok 22./8. til København. — Echo, Torgersen, afg. Færøerne 23./8. til Bergen. — Ryvingen, Madsen, ank. København 23./8. — Sterling, Nielsen, afg. Reykjavik 23./8. til København. — Kong Helge, Olsen, ank. Reykjavik 23./8.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 22./8. for Honfleur. — Nordsøen, Gram, afg. Goole 23./8. til Königsberg. — Nexos, Basse, afg. Marseille 20./8. til Aalborg. — Fylla, Christensen, ank. Kotka 22./8. — Inger, Schiff, afg. Malaga 23./8. til Saffi. — Johanne, Thøgersen, pass. Hook of Holland 22./8. for Sevilla. — Laura, Pedersen, ank. Aalborg 22./8. — Marie, Jensen, ank. Kristinestad 21./8. — Bodil, Uldall, afg. Borgå 20./8. til La Rochelle. — Dagmar, Mathiasen, ank. Ipswick 21./8. — Norma, Mikkelsen, pass. Skagen 20./8. for St. Brieux. — Alfa, Lauritsen, pass. Hirtshals 22./8. for Cardiff.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Gibraltar 24./8. — Martha, Christensen, ank. Burntisland 23./8. — Elna, Rathje, afg. Hartlepool 17./8. — Therese, Pedersen, ank. Archangel 17./8. — Simone, Møller, ank. Grangemouth 23./8. — Jeanne, Löffler, ank. Archangel 19./8. — Vera, Risø, afg. Archangel 17./8. — Daisy, Lagesen, ank. Söderhamn 23./8. — Anine, Leth, afg. Methil 21./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Petersborg 22./8. — E. M. Dalgas, Møller, pass. København 22./8. for nordg. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Helsingør 23./8. for nordg. — Peter Willemoes, Albertsen, ank. Boness 17./8. — G. Kock, Jørgensen, afg. Velzen 23./8. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Petersborg 18./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./8. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Nykjøbing F. 20./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Leith 22./8. — J. D. S. Adolph, Fenger, pass. København 24./8. for nordg. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Petersborg 22./8. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Newcastle 23./8. — Ajax, Brorsen, afg. Wilhelmshafen 23./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. København 24./8. — Helene, Sørensen, ank. Leith 22./8. — Sjælland, Dam, afg. Petersborg 22./8. — Agnete, Sonnichsen, afg. Seaham 24./8. — Hermia, Hansen, afg. Leith 23./8. — Alice, Schultz, ank. Rotterdam 24./8.

Frem. Austa, Bagger, er afg. Windau. — Freja, Nielsen, ank. Nekso 23./8. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 23./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Algier 15./8. — Russia, Poulsen, afg. Petersborg 18./8. — Carl Hecksher, Starek, ank. Kronstadt 21./8. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 17./8. — Normannia, Petersen, ank. Petersborg 21./8. — Euxinia,

Lund, afg. Leith 23./8. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 12./8. — Livonia, Jørgensen, ank. Rouen 19./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Helsingør 22./8. — Patria, Larsen, afg. Filadelfia 17./8. — Gratia, Sørensen, ank. Tynen 11./8. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 21./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 17./8. — Gallia, Nielsen, afg. Narva 19./8. — Caledonia, Hansen, afg. Burntisland 19./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Blyth 23./8. — Kottonia, Rasmussen, ank. Petersborg 20./8.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Riga 11./8. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 18./8. — Carbonia, Mathiesen, afg. Kiel 23./8. — Estonia, Winckler, afg. Cardiff 13./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Råfsö 22./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Åbo 23./8. — Secalia, Jensen, ank. Toulon 12./8. — Frumentia, Skov, ank. Petersborg 14./8. — Boscia, Skovgaard, afg. Blyth 19./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 7./8.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ella, Kruise, ank. Eshjerg 23./8.

Ranne. Hans Peter, Holm, ank. Kalmar 15./8. — Atlas, Kyhn, ank. Höganäs 18./8. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kastrup 18./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 19./8. — Nestved, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 19./8. — Herman Olsen, Hintze, ank. Danzig 19./8. — Gudmund, West, ank. Wismar 19./8.

Svendborg. Hertha, Hansen, ank. Falkenberg 18./8. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Gl. Karleby 18./8. — Erhardt, Larsen, ank. Umeå 18./8. — Ludvig, Larsen, ank. Holbæk 18./8. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Helsingfors 17./8. — Helge, Carlsen, ank. Kronstadt 17./8. — Severine, Jensen, ank. Mariager 17./8. — Sofie, Jensen, ank. Libau 16./8. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Libau 16./8. — Pallesen, Jensen, ank. Nykjøbing 19./8. — Vesta, Poulsen, ank. Hernösand 19./8. — Ruth, Fallentin, ank. Grimsby 18./8. — Skjold, Larsen, ank. Helsingfors 19./8. — Ellen, Andersen, ank. Ballina 19./8. — Lindhardt, Madsen, ank. Kolberg 18./8. — Casper, Hansen, ank. Kjertemind 18./8. — Urda, Hansen, ank. Dysaris 19./8. — Fanny, Hansen, ank. Crow de Vie 20./8. — Fortuna, Jørgensen, ank. Helsingfors 20./8. — Zampa, Petersen, ank. Ørnskjoldsvik 19./8. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Par 19./8. — Hans Emil, Carlsen, ank. Stettin 20./8. — Standard, Rasmussen, ank. Brest Red 21./8. — K. M. Nielsen, Eriksen, ank. Pontrieux 22./8. — Maagen, Jensen, ank. Petersborg 23./8. — Venus, Andersen, ank. Wiborg 23./8. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. Sundsvall 23./8. — Embla, Mikkelsen, ank. Ablasterdam 21./8. — Severine, Jensen, ank. København 21./8. — Christian, Jørgensen, ank. Courcelles 22./8. — Ignatz Breum, Lund, ank. Gefle 21./8. — Gefion, Jørgensen, ank. Riga 22./8. — Lyø, Jørgensen, ank. Umeå 22./8. — Ludvig, Jørgensen, ank. Stubbekjøbing 20./8. — Vera, Jensen, ank. Fowey 21./8. — Valdemar, Andreasen, ank. Umeå 21./8. — Confidence, Michaelsen, ank. Malmø 21./8. — I. Lotz, Hansen, ank. Riga 22./8. — Dannebrog, Clausen, er ank. Nykjøbing F. — Delos, Andersen, ank. Københavns Red 22./8. — Cimbria, Marcussen, ank. Norrkøping 23./8. — Kamma, Fisker, ank. Dunkerques Red 23./8. — Gæa, Petersen, ank. St. Ybes 23./8. — Jørgen Ring, Fisker, ank. Kings Lynn 24./8. — Marie, Nielsen, ank. Hull 24./8.

Æro. Mariane, Andersen, ank. Langesund 20./8. — Zakæus, Nielsen, ank. Henån 20./8. — Ariel, Christensen, ank. Risør 21./8. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 22./8. — Majus Bay, Friis, ank. Hegerhamn 21./8. — Valborg, Johansen, ank. Grangemouth 22./8. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Riga 22./8. — Katinka, Olsen, ank. Danzig 22./8. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 22./8. — Ester, Fabricius, ank. Stege 21./8. — Arken, Christensen, ank. Lovisa 21./8. — Søstrene, pass. Prawle Point 19./8. for østg. — Emilie, Hansen, ank. Thisted 21./8. — Mars, Stegmann, ank. Eckensund 22./8. — Rise, Bager, ank. Dysart 22./8. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Casablanca 22./8. — Hermod, Dreimann, ank. Barryport 22./8. — Amalia, Andersen, ank. Kiel 23./8. — Else, Mortensen, ank. København 22./8. — Bethel, Rasmussen, ank. København 22./8. — Frederik & Ane, Andersen, ank. Boness 22./8. — Willi, Knudsen, afg. Cowes 20./8. til Sundsvall. — Hertha, Krull, afg. Hull 19./8. til Karrebæksminde. — Castor, Albertsen, ank. Karlskrona 23./8. — Detvende Brødre, Boye, ank. Marstal 23./8. — Claudia, Aaberg, ank. Cadiz 22./8. — Mary, Friis, ank. København 22./8. — Jørgen Olsen, Christensen, ank. Fowey 23./8. — Lauritz, Folmer, ank. Volga 22./8. — Karen, Albertsen, ank. København 23./8. — Ami, Christensen, ank. Burganäs (Gotland) 23./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 26. August 1910. — Trælastlinien. — Fragtmarkedet. — Fra So og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

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

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 45. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovanteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

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) i Kasse eller Hus med Lampe.

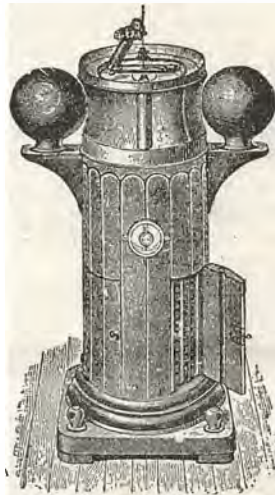
Azimuthinstrumenter

Pejlstøtter

Kikkerter dobbelte og lange

Sextanter og Oclanter med og uden Kew Certifikat

Reparationer udføres.



Walkers originale Lodde- og Loggeapparater

Fuldfarts Loddemaskiner Loddespil

Loddewire (enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Cinometre

Megaphoner

Parallellinealer

Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner med og uden Certifikat

Morses Signallanterner m. m.

Reparationer udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Telefon 297 og 1297.

Telegramadresse: Ciseifert.



C. L. Seifert,

Kgl. Hof-Guldtrækker.

St. Regnegade 12—16, Kjøbenhavn.

Guldtrækkerafdelingen anbefaler:

Guldtrækkerartikler og Uniformeffekter i bedste Kvaliteter.

Specialitet:

elegante Uniformshuer.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT hos J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER).

Kjøbenhavn, d. 30. August 1910.

Tilsyneladende fik den internationale Transportarbejder-Kongres med Hensyn til Spørgsmaalet om en international Sømands- og Fyrbøderstrejke et andet Forløb, end hvad der var ventet, idet der ved Afstemningen i Fredags fremkom en Slags Vedtagelse af Strejkeforslaget — endda med Enstemmighed og under stærkt Bifald. Men ogsaa kun tilsyneladende, thi den enstemmige »Vedtagelse« er ret beset hverken andet eller mere end en Sympathi-Tilkendegivelse.

Naturligvis bør Betydningen af en saadan Tilkendegivelse ingeniunde underkendes, selv om man ganske vist nok vidste i Forvejen, hvor Kongressens Sympathi maatte være at finde i et Strejkespørgsmaal, men Tilkendegivelsen maa blot ikke noget Øjeblik forveksles med Vedtagelse. Til Vedtagelse havde Kongressen, hvad man ogsaa var klar over paa Forhaand, ingen Kompetence, og havde den haft Kompetencen, saa havde den efter alt at dømme snarest — forkastet den internationale Strejke eller ikke ladet det komme til nogen Afstemning.

Som vi skrev den Dag, da Kongressen for en Uge siden traadte sammen, var det givet, at i hvert Fald Englændere og Tyskere mødte med stærkt divergerende Anskuelser angaaende Formaalstjenligheden af en international Strejke paa det nuværende Tidspunkt, og denne Divergens blev paa Kongressen markeret langt tydeligere, end man havde kunnet vente, ved det voldsomme og ubeherskede Sammenstød, der fandt Sted mellem den engelske og den tyske Fører, af hvilke den sidste simpelthen betegnede Strejkeforslaget som et umuligt og meningsløst Forslag. Set paa Baggrund af denne dybe Uenighed bliver den senere — i lukket Møde tilvejebragte — Enighed unægtelig kun i ringe Grad overbevisende. Og naar dertil endelig kommer, at den saakaldte »Strejkevedtagelse« er omgærdet med en Række Formaliteter, der naturligvis delvis er foraarsaget af Kongressens Mangel paa virkelig Kompetence overfor Spørgsmaalet, men som alle vil tjene til at forhale dets Afgørelse, ja muligvis til helt at nedgrave Stridsøksen til andre og bedre Tider, saa ser vi ikke rettere, end at Skibsfarten — navnlig da dansk Skibsfart — med Ro kan iagttage Sagens videre Udvikling.

Den internationale Transportarbejderkongres fortsatte d. 26. ds. sine Forhandlinger. Der aflagdes forskellige Beretninger, saaledes for Danmarks Vedkommende af Jæpelt og S. V. Andersen. Jæpelt udtalte, at Organisationsforholdene for Søfyrbødere i Danmark var gode, idet der nu var 90 pCt. i Forbundet. Organisationen var demokratisk, idet man nemlig herhjemme i Modsætning til Norge, kun optog det underordnede Mandskab. Man var ikke centraliseret, idet Sømand og Søfyrbødere havde hver sin Organisation.

Ved Kongressens Eftermiddagsmøde aflagde Paul Müller, Berlin, Beretning fra det den foregaaende Dag afholdte separate Sømandsmøde. Man var paa Mødet blevet enig om at foreslaa, at Sømandene valgte fire Repræsentanter, en Englænder, en Amerikaner, en Tysker og en Skandinaver, der skal tiltræde Transportarbejderforbundets Centralraad og sammen med dette udarbejde en Plan til Forbedring af Sømandenes Kaar. Alle Lande burde tage Del i denne Bevægelse, men hvert enkelt Lands Organisation maatte naturligvis formulere sine sær-

lige Krav. Taleren fremhævede, at det blev Redernes Ansvar, om det skulde komme til Kamp; men kun det til Kamp, vilde den blive paa Liv og Død. Paa et givet Signal maatte alle være parat til at nedlægge Arbejdet. — Det stillede Forslag vedtoges derefter enstemmigt og under stærkt Bifald.

Lørdag d. 27. om Eftermiddagen holdt Kongressen et afsluttende Møde, ved hvilket man genvalgte Centralraadet for den internationale Transportarbejder-Sammenlutning og vedtog, at den næste Kongres skal afholdes i London om tre Aar.

Gennem Ritz. Bur. er senere udsendt nedenstaaende Ordlyd af Kongressens Resolution angaaende Kravet om Ændringer i Sølovgivningen:

»Vi forlanger følgende Forandringer og Forbedringer i Sølovgivningen i alle Lande:

Ophævelse af Fængselsstraf for Sømand, hvis de gaar fra Skibet, naar det ligger i sikker Havn.

Ophævelse af Fængselsstraf for dem, der nægter at adlyde Befalinger, naar Skibet er i sikker Havn. I Stedet for maa Vedkommende betale af sin Hyre til en midlertidig Stedfortræder.

Forbyd Skibsføreren at modtage og beholde Søfartsbogen, og lad denne kun blive udstedt som et Befarenhedsbevis, der altid indehaves af Sømanden selv. Forbyd Udbetaling af Forskud paa Sømands Hyrer, enten direkte eller indirekte.

Forbyd Udstedelse af »Trækseddel« uden til nærbeslægtede.

Vedtag en Befarenhedsgrad for Matroser af mindst tre Aars Fart til Søs paa Dækket.

Vedtag at Befarenhedsgraden som Fyrbøder opnaas efter seks Maaneders Tjeneste som Kullempær.

Vedtag en Bemandingsskala efter hvilken mindst 75 pCt. af Dæksmandskabet, i k k e iberegnet Officerer, maa være fuldbefarne Matroser og at disse maa have Kyndighed nok i Sproget til at forstaa Officerernes Befalinger.«

Projekterede Havnearbejder i Rusland. Paa Budgettet for 1911 for det russiske Ministerium for Handel og Industri er i Følge »St. Pet. Zeit.« optaget følgende Beløb til ny Havnearbejder: Uddybning af Archangels Havn til 24 Fod — 268,000 Rbl.; Uddybning af Petersborg Søkanal til 28 Fod — 260,000 Rbl.; Fortsættelse af Arbejdet vedrørende Anlæg af en Kulhavn, Udvidelse og Uddybning af Træ- og Korneksport Havnen samt Kajanlæg i Søkanalen — 310,000 Rbl.; forskellige Arbejder i Rigas Havn — 365,000 Rbl., i Windau — 135,000 Rbl., i Odessa — 17,420 Rbl., i Chersson 150,000 Rbl., og i Mariupol — 190,000 Rbl.

Esbjerg—London Ruten. Fra London skrives til »Berlingske Tidende« Onsdag d. 24. ds.:

Den ny Esbjerg—London Rute har ikke rigtig Heldet med sig. De Vanskeligheder, den har at kæmpe imod i Retning af Taage og Lavvande paa Themsens, er kendt nok, og det viser sig, at de advarende Ord, der har lydt fra dansk Side ikke har været overdrevne eller overflødige.

Selskabets Damper »Seagull« naaede paa sin første Rejse lige akkurat at komme ind til Gravesend i rette Tid. Skibet brugte 44 Timer om Turen, medens D. F. D. S. tilbagelægger Ruten Esbjerg—Harwich paa 24 Timer. »Seagull« havde 50 Tons Smør, 100 Kasser danske Æg og 110 Kasser svenske Æg. Ved Losningen viste det sig, at en stor Del af det danske Smør var blevet blødt paa Rejsen, fordi Skibet ikke har Kølere, og der er Jerndæk. Det er med god Grund sagt, at det danske Smørs Renommé ikke har godt af den Slags Hændelser.

Denne Gang har »Seagull« haft en noget større Last, nemlig 1000 Kasser Smør, vistnok altsammen til det engelske Smørfirma Maypole, 14 Tons Bacon og 200 Kasser Æg. Desværre kom Skibet for sent ind. Det gik fra Esbjerg Lørdag Middag ved 12-Tiden (engelsk Tid) og ankom til Gravsend Mandag Morgen ved 8½-Tiden. Paa dette Tidspunkt var der imidlertid Lavvande i Floden, og Damperen maatte derfor vente i c. to Timer paa at gaa op til London. »Seagull« naaede først Kajen Kl. 12 og havde saaledes brugt c. 48 Timer for at gaa fra Esbjerg til London.

Det nytter ikke at nægte det: Med den Fart maatte en Del af Varerne komme for sent til Markedet. Skibet arbejdede hele Mandag Eftermiddag, men naaede ikke at faa udlosset før Kl. 6 Aften. En af de danske Importører klager da ogsaa over, at han ikke fik sine ugentlige Æg før Tirsdag Morgen, altsaa en Dag efter det egentlige Marked.

Saadanne Ting er uheldige, ikke blot for Selskabet, men — hvis det bliver Reglen — i Særdeleshed for de danske Produkter. Den gjorte Begyndelse vil næppe give Selskabet nogen »Start«.

Det hed sig oprindeligt, at Selskabet vilde befare Ruten med to Baade ugentlig, men endnu er der dog intet besluttet derom. Selskabet har foreløbig kun denne ene Baad, og den er lejet.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 27. August. (Ritz. Bur.) Aktieselskabet Den norske Amerikalinie er paa et Møde paa Børsen i Aften bleven konstitueret. Der vedtoges Love, og Direktionen blev bemyndiget til at afslutte Kontrakt med Værftet Schichau i Elbing om Køb af Dampskibet »Kaiser Friedrich« for c. 4¾ Mill. Mark, hvoraf Schichau tager 1½ Mill. i Aktier. Dampskibet vil faa Navnet »Leif Eriksen«.

Det Dampskib, som den norske Amerikalinie har paa Haanden, er et tysk Skib, som er bygget for Hamburg—Amerika Liniens Regning og har faaet Navnet »Kaiser Friedrich«. Skibet er 12,500 Tons og har gjort et Par Prøvefarter over Atlanterhavet med en Fart af 20½ Sm. Selskabet havde imidlertid betinget sig, at Skibet skulde gøre en Fart af 21 Sm., og vilde ikke have det, naar Betingelsen ikke opfyldtes. Skibet er vurderet til 8 Mill. Kr., men Amerikalinien vil efter Forlydende faa det for en Pris, som ikke overstiger den tegnede Aktiekapital, 3,200,000 Kr.

Repræsentantskabet bestaar af seks Amerikanere og femten Nordmænd. Aktietegningen fortsættes indtil 10 Mill. Kr.

Den paatænkte svensk-amerikanske Linie. Göteborg, 26. August. »Göteborg-Posten« skriver angaaende Oprettelsen af en direkte svensk Amerika-Linie: Planen er allerede skredet saa vidt frem, at den kan anses for sikret. Det ny Aktieselskabs Kapital vil blive 1,250,000 Kr., hvorhos man forventer et Tilskud fra Regeringen af samme Størrelse. Grängesbergselskabet har forpligtet sig til i Startaaret at forsyne Linien med udgaende Malmlast i Lastrum, som ikke kan fyldes med andet Gods. Linien vil blive aabnet i Januar 1911 med tre Dampere paa 9,000 Tons med en Forbindelse hver tredje Uge i hver Retning. Om Vinteren skal Damperne udgaa fra Göteborg; derfra skal de gaa til Narvik og saa direkte til Filadelfia, eventuelt New York. I Sommertiden skal Baadene udgaa fra Luleå, passere Sundsvall og Göteborg og gaa direkte til Amerika. Tilbagefarten skal gaa til Göteborg, Malmø og Stockholm og derfra til Luleå. Linien faar sit Hovedkontor i Göteborg.

Forhyringsforholdene i Odense. Under 25. August er der af Ministeriet for Handel og Søfart meddelt flv. Skibsfører August Hansen af Odense Bevilling som Forhyringsagent i Odense i Henhold til Bestemmelserne i kgl. Anordning af 1. Februar d. A.

Forhyringsforholdene i Nykjøbing M. Af Ministeriet for Handel og Søfart vil en dertil kvalificeret Ansøger kunne vente sig meddelt Bevilling som Forhyringsagent i Nykjøbing paa Mors.

Ansøgning med Fødselsattest og Oplysning om tidligere Virksomhed skal indsendes inden d. 16. September.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Athen har det græske Udenrigsministerium under den 10. Juli meddelt, at Skibe samt ombordværende Ladninger, som har forladt eller forlader en af de russiske Sortehavshavne mellem Taman og Batum, i Følge kgl. Dekret af 7. Juli vil være at underkaste effektiv Karantæne med Desinfektion fra 17./4. Juli d. A. at regne.

Under samme Dato har det græske Udenrigsministerium ligeledes meddelt, at de sanitære Forholdsregler vedrørende Varer, der kommer fra Port Said (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 60 d. A.), i Følge Dekret af 7. Juli d. A. er blevet ændret som følger:

1) Skibe, som har forladt eller forlader Port Said efter den 7./20. Juli, vil være at underkaste Karantæne i 24 Timer — Overfarten ikke medregnet — med Desinficering af Genstande, der tilhører Mandskabet og 3dje Klases Passagerer og med Udryddelse af Rotter.

2) Den nævnte Desinficering finder Sted straks ved Skibets Ankomst til Karantæneanstalten St. Georges, Salamisbugten.

3) Fritaget for nævnte Karantæne, men underkastede Desinficering og den reglementerede Udryddelse af Rotter er Skibe, som har brugt fire Dage for at naa en græsk Havn. De vil dog kun faa fri Adgang efter et strængt personligt Lægeeftersyn.

Ved Dekret af 8. Juli 1910 er Skibe, som har forladt eller forlader Aleksandria Havn efter den 6./19. Juli, underkastet Karantæne i 24 Timer — Overfarten ikke medregnet — med Desinficering og Udryddelse af Rotter.

De for Varer kommende fra Port Said gældende sanitære Forholdsregler vil ogsaa være at anvende overfor Varer fra Aleksandria.

Lang Tørn i Huelva. Gennem et herværende Rederi har vi fra Hr. Emil R. Retzlaff, Stettin, modtaget nedenstaaende Meddelelse med Anmodning om Optagelse:

»Jeg vil ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa, at Tørnen ved Town-Pieren i Huelva for Tiden er 21 Dage.

Et saa kolossalt Ophold skal ikke virke opmuntrende paa Rederne i Retning af at slutte deres Skibe med Ladning fra Huelva.«

Nyt Havneanlæg ved Quequen Floden. Det danske Generalkonsulat i Buenos Aires har under 20. Juli d. A. indberettet følgende:

Generaldirektoratet for Vandbygningsvæsen under det argentinske Ministerium for offentlige Arbejder har nu modtaget Tilbud paa Anlæg af en Havn ved Udløbet af Quequen Floden. Fem Firmaer har indgivet Tilbud, varierende mellem 2,870,825 og 3,500,000 Guld Dollars, og da Arbejdet ønskes paaskyndet, vil det rimeligvis i en meget nær Fremtid blive overdraget et af disse Firmaer.

Den projekterede Havn ved Quequen vil blive af stor Betydning som Afladningshavn for Distrikterne Juarez, Tres Arroyos, Tandil o. s. v., der endnu har langt til Havn, og den vil rimeligvis fremskynde Anlægget af Slagterier og Frysehuse ved Quequen Floden, hvis Vandkraft ogsaa vil kunne udnyttes til Drift af Fabriker og Møller.

Quequen Flodens Udløb danner en naturlig Havn og er sejlbare paa en Strækning af c. 9 Kilometer. Den ny Havn vil rimeligvis faa en Dybde af c. 40 Fod ved Lavvande.

Indløbet til Mariagerfjord spærret af en Damp. Aalborg, 27. August. (Ritz. Bur.) Damperen »Henning« af Aalborg paa Rejse med Kul fra Skotland til Cementfabriken Cimbria, er paa Grund af Tangsætning sejlet fast ved Als Odde og spærre Søvejen til Mariager Fjord. Udenfor Fjorden ligger Damperen »Hebe« med Kul til Kongsdal Cementfabrik og Damperen »Lucie« med Kul til Cementfabriken Dania.

Udenrigsministeriet meddeler:

Rapporteret Vrag. I Henhold til Indberetning fra den kgl. Konsul i Gøteborg, er en Jagt sunket paa Sälöfjord lige Nord for Sälöbode. Vragets omløbende Beliggenhed er 57° 49' 9" N. Br., 11° 38' 15" Ø. Lgd.

Fartøjets Mast er synlig over Vandfladen.

Riggen vil blive bortfjærnet, hvorefter Dybden over Skroget bliver c. 9 Meter.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for September Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Det høje Tryk ved Azorerne er faldet lidt fra forrige Maaned, medens det islandske Minimum stadig ligger lige lavt. Vindstille med over 5 pCt. af alle Iagttagelser træffes endnu hyppigt over udstrakte Omraader selv bortset fra det ækvatoriale Bælte.

Værd at lægge Mærke til er den forholdsvis store Hyppighed af østlige Vinde mellem 10° og 30° V. Lgd. paa Ruten til New York og de hyppige ja i Grunden overvejende østlige og nordlige Vinde i udstrakte Dele af de amerikanske Farvande Nord for Kap Hatteras—Bermudas Øerne. »Northers« forekommer allerede nu og da i Meksiko Bugten.

Passatens Nordgrænse er allerede i Færd med at vige tilbage mod Syd; de øvrige Grænser for Passat og Monsun ligger i September gennemsnitlig saaledes:

NØ. Passat, Sydgrænse	{	13,5° N. Brd. paa	21,4° V. Lgd.
		12,7° —	- 26,4° —
SV. Monsun, Nordgrænse	{	9,9° —	- 23,7° —
		10,3° —	- 27,1° —
SØ. Passat, Nordgrænse	{	3,9° —	- 18,9° —
		5,0° —	- 27,1° —

Store Afvigelser fra disse Gennemsnitsgrænser kan dog forekomme i de enkelte Aar.

Storme. Trods Vejrets overvejende rolige Karakter tillager dog Stormhyppigheden lidt midt paa Oceanet. Det paafaldende høje Procenttal (over 10 pCt.) paa 25°—35° N. Brd. 50°—55° V. Lgd. skyldes muligvis Orkanerne.

Orkaner. Af 75 vestindiske Orkaner i Aarene 1885 til 1896 faldt 24 eller 32 pCt. i September, der sammen med Oktober kan opvise det største Antal Orkaner. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan er en meget frisk, bygeaglig Passat, der muligvis drejer sig til SØ., navnlig naar der samtidig kommer svær SØ. Dønning. Ved den ringe Udstrækning af Stormarealet (under 400 Sm. i Diameter) giver Barometret ofte ingen rettidig Advarsel.

Taa gehyppighedens Maksimum er overskredet med August. Nu træffer man hyppigst Taage til Øst for 50° V. Lgd. ved Østranden af Banken; Damperruten fører paa et godt Stykke midt derigennem. Syd for en Linie Kap Hatteras—Azorerne—Gibraltar findes næsten ikke Taage.

Is. Under sædvanlige Forhold er Dampskibsruterne mellem Lizard og New York nu isfri.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 18. August, at der i og ud for Belle Isle Strædet er truffen megen Is. Midt i Juli laa fire Isbjerge mellem Kap Bauld og Kap Norman, og endnu den 8. August saas tre Isbjerge ved Belle Isle og to ved Kap Norman.

Fra de forenede Damperruter er der ikke i August indløbet nogen Melding om Is; dog mener en Dampers den 8. August paa 37,7° N. Br. og 51,3° V. Lgd. at have set en stor Iskods.

Middelhavet. NV. Monsunen i det østlige Middelhav har i September mistet en Del i Udstrækning mod Vest. Mellem Gibraltar og Tunis er endnu ØNØ. Vinde fremherskende, men ogsaa disse er aftaget en Del, medens de vestlige Vinde er tilltaget noget. I den øvrige Del af Middelhavet er Vindene foranderlige, og i de mere indelukkede Dele som f. Eks. det tyrrenske Hav forekommer indtil 20—26 pCt. Vindstille.

Stormende Vinde forekommer kun sjældent i September, og da ogsaa kun i den vestlige Del af Middelhavet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge medført en lille Bedring i Raterne fra Bottenhavet, særlig for de noget større Sejlere, saavel til England som til Kontinentet, og Markedet derfra ligger saaledes ret tilfredsstillende. Nogle Befragtere staar dog endnu uforstaaende og uvillige overfor Stigning i Raterne, saa at Rederne maa give Agt paa, at den vundne Stigning ikke atter gaar tabt. Danmark har vedvarende Laster til Østersøen tjenlige til Kombination, og ventelig kommer der ret snart Kornlaster frem til Udlandet. Tyskland kommer kun frem med ganske enkelte mindre Kornlaster, men uden Bedring i Raterne. Rusland har faa Oljekagelaster til England for indskrænket Størrelse, medens Trælaster er uden Interesse. Vestsverig er fremme med enkelte Trælaster til akceptable Rater, medens Østnorge nærmest er mat paa Udfragter.

Returfragter Vest fra er ret tilfredsstillende, og der er al Sandsynlighed for, at der kommer flere Kullaster frem i September, hvorved en lille Stigning i Raterne tør paaregnes.

Hvad de mindre Skibe angaar, er der endnu ikke kommet Fart i Korntrafikken fra Nordtyskland; noget sluttet der, men overdrevent meget er det ikke; Raterne er iøvrigt ikke undergaaet Forandringer, idet der stadig noteres for Rug fra Königsberg 4 Mk., Danzig $4\frac{1}{2}$ Mk., Colberg $3\frac{1}{2}$ Mk., Stolpmünde og Stettin 4 Mk., Rostock 3 Mk. Sverig har i Øjeblikket færre Stenlaster fra de sydlige Pladser; der noteres Blaksten til Stettin, Wismar og Rostock 4 Mk., Skærver til Stralsund $3\frac{1}{4}$ Mk. og Gadensten særlig til Hamburg 4 Mk. Af de vestlige Pladser noterer Halmstad til Stettin, Lübeck og Flensborg 3 Mk. fra Havnen, resp. $3\frac{1}{2}$ Mk. fra Kysten. Danmark har heller ikke noget endnu i Markedet at byde paa. Fra Provinserne og fra Kjøbenhavn er det kun lidt der sluttet, bl. a. Soyakager til Mullerup og Hvede til Vejle til 10 Øre.

Nybygninger, Køb og Salg.

Uheldig Stabelafløbning. Dampskibet »Tinn«, sammensat af Kristianssand mekaniske Værksted paa Sigurdруд ved Tinnisjø, gik den 24. ds. af Stabelen. Selve Afløbningen foregik pønt, men da Skibet kom paa Vandet, lagde det sig øjeblikkelig over til Bagbord. Et Dampskib, som laa ved Kajen, gik, da det saa farligt ud for »Tinn«, ud og fik en Trosse gjort fast til det for om muligt at bugser det ind til Land. »Tinn« lagde sig imidlertid mere og mere over, og Trossen maatte kastes los. De om Bord værende Mennesker maatte redde sig over paa Damperen, der var kommen til Hjælp. Fra det Øjeblik, Skibet gik af Stabelen, og indtil det sank, hengik c. 15 Minutter.

Disponenten fra Kristianssand mekaniske Værksted har udtalt, at han ikke kan tænke sig anden Grund til Kæntringen, end at Formanden, som tilsaa Stabelafløbningen, har lagt for megen Vægt i den ene Side. »Tinn« var en meget stabil Baad; dens Længde udgjorde 98', dens Bredde 19', og der forelaa ingen Konstruktionsfejl. Alle Ventiler skal have været lukket.

Skibet, der var assureret for 87,000 Kr., ligger paa 29 Favne Vand, saa Mulighederne for en Løtning er ikke store.

(»Norg. Sjøfartst.«).

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprövanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 19./8. — Alexandra, Nielsen, ank. Tunis 27./8. — Algarve, Borries, ank. Cadiz 25./8. — Anglo Dane, Wieneke, afg. Trondhjem 28./8. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 26./8. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Philadelphia 26./8. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 20./8. til Rotterdam. — Arno, Strubberg, ank. Kramfors 26./8. — Aurora, Fischer, afg. herfra 26./8. til Riga. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Pillau 27./8. — Beira, Lunge, ank. Nice 28./8. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 20./8. til New York. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Cadiz 27./8. til Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 28./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Lissabon 28./8. hertil. — Douro, Søberg, pass. Brunsbüttel 29./8. for Antwerpen. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 26./8. til Reval. — Florida, Andersen, pass. Dartmouth 26./8. for Aalborg. — Frederik, Thomsen, pass. Brunsbüttel 26./8. for London. — Garonne, Kromann, pass. Ouessant 28./8. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 27./8. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 27./8. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 29./8. — Hjelm, Kyleshech, oplagt. — Holar, ank. Danzig 27./8. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 28./8. for Barcelona. — Johantaha, Simonsen, afg. Hull 26./8. hertil. — Kasan, Mikkelsen, pass.

Brunsbüttel 28./8. for London. — Kentucky, Andresen, ank. Philadelphia 26./8. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 26./8. — Kursk, Gommesen, afg. Bordeaux 27./8. til Havre. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 24./8. fra Libau. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 25./8. til Dunkerque. — Louise, Larsen, afg. Antwerpen 27./8. til Rotterdam. — Louisiana, Ørsted, ank. New Orleans 25./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 25./8. — Moskov, Jon Jønsen, ank. Antwerpen 26./8. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Smyrna 26./8. til Gigeni. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 23./8. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisnette, ank. Dunkerque 25./8. — Omsk, Harder, ank. Libau 25./8. — Oscar II, Hempel, ank. New York 22./8. — Pennsylvania, Lissner, ank. Kristiania 27./8. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 28./8. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. hertil 29./8. — Saga, Wiberg, ank. Riga 23./8. — Saxo, ank. hertil 22./8. — Seine, Damp, ank. Sörnä 26./8. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 28./8. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 26./8. til Barcelona. — Tyr, Thuning, ank. hertil 28./8. — United States, Gøtsche, ank. Kristiania 29./8. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 26./8. — Viking, Meyer, afg. herfra 28./8. til Vestnorge. — Karin, ank. Manchester 25./8. — Vadsø, ank. hertil 28./8.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 26./8. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 26./8. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Petersborg 24./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 18./8. — Russ, Petersen, ank. Rotterdam 24./8. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 24./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Ghent 21./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Troon 18./8. til Miramichi. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Horsens 24./8. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 26./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Kronstadt 25./8. til Wasa. — Newa, Dahl, ank. Archangel 24./8.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Saigon 21./8. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 19./8. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 12./8. til Perim. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 26./8. til Bangkok. — Pangan, Knudsen, afg. Singapore 22./8. til Suez. — Bandon, Thomsen, ank. Antwerpen 25./8. — Samui, de Licht, afg. Port Said 21./8. til Marseilles. — Bintang, Juel-Hansen, afg. London 25./8. til Fredrikstad. — Cathay, Kruse, afg. Newcastle o/T. 12./8. til Cape Town.

Vestjndisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 17./8. til Havre. — St. Thomas, Hansen, ank. Demerara 22./8. — St. Croix, Kall, afg. Portland 27./8. til St. Thomas.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, ank. Antwerpen 26./8. — Nordsoen, Gram, pass. Helsingør 26./8. for Königsberg. — Fylla, Christensen, afg. Kotka 25./8. til Sevilla. — Gerda, Iversen, afg. Sevilla 23./8. til Bonavista. — Hebe, Gregersen, ank. Mariaer 27./8. — Inger, Schiff, afg. Malaga 23./8. til Safi. — Laura, Pedersen, afg. Aalborg 24./8. til Abo. — Marie, Jessen, ank. Brahestad 25./8. — Cito, Jepsen, ank. Kartagena 23./8. — Napoli, Brinch, afg. Barry 25./8. til Göteborg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Boness 27./8. — Alfa, Lauritsen, pass. Hirtshals 22./8. for Cardiff. — Johanne, Thøgersen, pass. l'Ouessant 25./8. for Sevilla. — Bodil, Uldall, pass. Hanstholm 25./8. for La Rochelle. — Nancy, Th. Nielsen, ank. Honfleur 27./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Petersborg 26./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ternuzen 27./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Petersborg 25./8. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kings Lynn 28./8. — G. Kock, Jørgensen, ank. Sunderland 25./8. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Petersborg 26./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 27./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Frederikshavn 28./8. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Nykjøbing F. 27./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kiel 28./8. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Calais 28./8. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Petersborg 22./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Newcastle 26./8. — Ajax, Brøsen, afg. Grangemouth 27./7.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Malmö 26./8. — Nelly, Clausen, ank. San Juan 22./8. — Fanny, Eriksen, ank. Bilbao 25./8. — Lilly, Nielsen, ank. Helsingør 25./8. — Alexy, Lorontzen, afg. Marseille 25./8. til Aarhus. — Dagny, Sørensen, afg. Rivadisella 25./8. til Middlesbro. — Mary, Bang, ank. Avonmouth 26./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Kronstadt 19./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. Brahestad 24./8. til Grangemouth. — Roma, v. Thun, afg. Libau 24./8. til West Hartlepool.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Lovisa 27./8. til Lübeck. — Rimplax, Westergaard, afg. Råfsø 24./8. til Wismar. — Skimplax, Faber, afg. Rotterdam 24./8. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 23./8. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 23./8.

Frem. Austa, Bagger, er afg. Windau. — Freja, Nielsen, afg. Nekse 25./8. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 23./8.

(Fortsættes efter danske Havne.)

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsiirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved den mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>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. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejsøværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
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 Slanger benyttes til Paafyldning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding, og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfor Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredder. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 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 Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kul-forsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværkspenge: Forhver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Kolding.	Rønde med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. 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, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering ufnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
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 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. Damp skibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.
Nykjøbing Falster.	Gennem Guldborgsund kan man Nord fra gaa gennem afmærket Farvand til Havnen med 20 Fods og Syd fra med 7 Fods Dybtgaende. 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. Lodsens 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, Kølhalingsplads.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Nykjøbing Jylland.	I Indløbet 13 Fod, ved Bolværket 13 Fod. Højde over dgl. V. 5 Fod. Vestlige Indsejling Thyborøn-Kanal 10 & 11 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne ingen Havneafgift.	Lods faas ved Ørodde, Afgift efter fast moderat Takst. Bugsering kan altid faas gennem Indsejlingsrenden meget billigt.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton Ballastpris: 90 Ø. pr. Ton langs Siden. Vand: Kr. 1,30 pr. Ton.	Losnings- og Lastningsomkostninger meget billige.	Jernbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 ufor-neden. 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 Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 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.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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.
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 & 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.-T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørges af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatorer og Højseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælder fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, medmindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning be sørges af Ladnings-Modtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, 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 Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning be sørges af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskibsbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskib paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

København. Hafnia, Hansen, ank. Algiers 26./8. — Russia, Poulsen, ank. Rotterdam 25./8. — Carl Hecks her, Starck, ank. Kronstadt 21./8. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 17./8. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 21./8. — Euxinia, Lund, afg. Leith 23./8. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 12./8. — Livonia, Jørgensen, ank. Rouen 19./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Helsingør 22./8. — Patria, Larsen, ank. Port Inglis 25./8. — Gratia, Sørensen, afg. Newcastle 25./8. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 26./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 17./8. — Gallia, Nielsen, ank. Ghent 26./8. — Caledonia, Hansen, ank. Kronstadt 25./8. — Sarmatia, Pedersen, afg. Blyth 23./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Petersborg 20./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Dunkerque 26./8. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 18./8. — Carbonia, Mathiasen, afg. Kiel 23./8. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 24./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Råfsö 22./8. — Selandia, Troensegaard, ank. Åbo 23./8. — Secalia, Jensen, ank. Tonlon 12./8. — Frumentia, Skov, ank. Petersborg 14./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 25./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 7./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tynen 23./8. — London, Bom, ank. Hungerburg 19./8. — Paris, Tholander, afg. Antwerpen 26./8. til Grangemouth. — Bryssel, Kaas, afg. Terneuzen 20./8. til Frederikshamn.

Torm. Sara, Jensen, ank. Raumo 26./8. — Helene, Sørensen, afg. Leith 26./8. — Sjælland, Dam, ank. Brage 28./8. — Agnete, Sonnichsen, ank. Odense 27./8. — Hermia, Hansen, ank. Neufahrwasser 28./8. — Alice, Schultz, afg. Rotterdam 27./8.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Methil 25./6.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Gibraltar 24./8. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 25./8. — Elna, Rathje, afg. Hartlepool 17./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 28./8. — Simone, Møller, afg. Grangemouth 26./8. — Jeanne, Løffler, ank. Archangel 19./8. — Vera, Risø, afg. Archangel 17./8. — Daisy, Lagesen, ank. Skutskär 25./8. — Anine, Leth, afg. Methil 21./8.

Sejlskibe.

Æro. Nauta, Stærke, ank. Chance Island 24./8. — Alf, Hansen, ank. Rødby 24./8. — Peter, Olsen, ank. København 25./8. — Alfa, Madsen, pass. Københavns Red 24./8. p. R. t. Ipswich. — Haabet, Riise, ank. København 24./8. — Søstrene, Christensen, ank. Hamburg 24./8. — Karen, Boye, ank. Skelefteå 24./8. — Æro, Christensen, ank. Fowey 25./8. — Debora, Rasmussen, ank. Marstal 25./8. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Risør 26./8. — Zeres, Bager, ank. Sundsvall 26./8. — Ino, Weber, ank. Burgsviken 25./8. — Albertine, Madsen, ank. Stockholm 25./8. — Svip, Jensen, ank. Horsens 26./8. — Smart, Christensen, ank. Stugsund 26./8. — Abba, Petersen, ank. Risør 26./8. — Rolf, pass. Dungeness 24./8. — Marthing, Friis, ank. Middelfart 26./8. — Vega, Hansen, ank. Drøbak 26./8. — Signe, Hansen, ank. Kristiansand 26./8. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kjøge 27./8. — Heimdal, Eriksen, ank. Hamburg 26./8. — Hosanne, Raahauge, ank. Göteborg 26./8. — Skandia, Fabricius, ank. Herønsand 26./8.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. August 1910. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for September Maaned. — Fragtmarkedet. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Alt Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

En Redningsbaad,

kobberfast, med Luftpasser. Nyt. 19 Fod lang, med 2 Master og 3 nye Sejl, sælges for 300 Kr., hvilket er under halv Værdi, ved

J. P. Sørensen,
Amtoft pr. Vesløs St.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

Skibsfører,
30 Aar, godt anbefalet, søger
Stilling i Damper i inden-
rigs Fart, Bugserbaad eller
lignende.
Billet, mrk.: „310“, bedes
indlagt paa Bladets Kontor.

AXEL LUND Als
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.
Alt Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Ludvig Svensson & Co
f. d. Svensson & Areschoug
Malmö.
Befragtningsagenter
Skeepsrådgivere, Speditører og
Fartygsforsäljning.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos
H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Alt Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankere, Kæder etc.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forstædernes  **Brødfabrikker**
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

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.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Den norske Amerikalinie konstitueret.

2¼ Million Kroner fra Udlandet, ½ Million fra Norge. — Det første Skib indkøbes. — Et bevæget Møde paa Kristiania Børs.

Efter »Norges Sjøfartstidende« gengiver vi følgende:

I et Møde paa Kristiania Børs d. 27. August blev Den norske Amerikalinie konstitueret. Børsens store Sal var paa det nærmeste fuldpakket. Af fremragende norske Skibsredere var der saare faa, højest fire eller fem. Forsamlingen havde et egenartet Præg over sig. Der var stor Spænding præget i alle Ansigter. Lidt over to Tusind Stemmer var repræsenteret.

Arbejdsudvalgets Formand, Overingeniør i Arbejdsdepartementet, Endre Johannessen Svane, aabnede Mødet og overdrog Dirigenthvervet til Udvalgets juridiske Medlem Højesteretsadvokat Knudtzon, som ønskede Forsamlingen velkommen. Den norske Amerikalinie vilde efter Dirigentens Mening ikke alene blive et nationalt Foretagende af meget stor Betydning, men ogsaa et meget godt økonomisk Selskab. Linien havde allerede vundet stor Tilslutning baade i Norge og i Amerika. Men efter at Linien var konstitueret, vilde den utvivlsomt vinde endnu flere Tilhængere. Taleren haabede, at alle de Tilstedeværende vilde have Interesse af, at Selskabet blev dannet paa dette Møde.

Der var nu, udtalte Advokaten, tegnet 3,200,000 Kr., men heraf en Del med visse Forbehold; 2,750,000 Kr. var tegnet uden Betingelser, og der var af Aktionærerne samtykket i, at Linien blev konstitueret, naar 2½ Million var tegnet. (Senere blev det dog oplyst, at fra de 2¾ betingelsesløse Millioner maatte der yderligere fratrækkes 1½ Million tyske Mark.)

Behandlingen af Udkastet til Love gik særdeles glat. Selskabet Navn blev bestemt til Den norske Amerikalinie. Direktionen skal bestaa af den administrerende Direktør og syv Medlemmer, deraf ét fra Amerika, hvis norsk Lovgivning tillader det, og Repræsentantskabet af 21 Medlemmer, hvoraf seks fra Amerika. Stemmeretten er ordnet saaledes, at ½ Aktie giver en halv Stemme, 1 til 5 Aktier en hel Stemme, og saa videre.

Ved § 1 udtalte en Aktionær sig for, at Selskabet fik et engelsk Navn, f. Eks. »The Norwegian-America Line«.

Ved § 5 udtalte Generalkonsul Stangbye, at samtlige Medlemmer af Direktionen burde være bosat i Norge.

Dirigenten: Man bør huske, at en stor Del af Aktionærerne bor i Amerika, og det vil gøre et godt Indtryk derovre at have et Medlem af Direktionen i Amerika.

Byretsassessor Vogt: Før vi gaar til Behandling af Lovene, bør det vel afgøres, om Selskabet bør konstitueres og de nærmere Oplysninger, som har Betydning for Afgørelsen heraf, bør fremlægges.

Overingeniør Svane vilde vide, om Hr. Vogt var Aktionær?

Dirigenten: Aktionærer, repræsenterende 2¾ Million, har samtykket i, at Selskabet konstitueres.

Assessor Vogt: Javel. Men Dirigentens indledende Bemærkninger fremkalder en Del Spørgsmaal. Det er meddelt, at der er tegnet Aktier for 3,2 Millioner, og jeg tvivler ikke paa, at dette er rigtigt. Men hvor meget af denne Kapital er effektiv? Har man en virkelig Kapital paa 2½ Million uden Betingelser.

Dirigenten: Assessor Vogt kan vistnok ikke have været opmærksom paa mine indledende Bemærkninger. En Del af Aktiekapitalen er tegnet paa Betingelser. Men naar disse er fratrukket, har man 2¾ Million igen, som er tegnet uden Betingelser.

Assessor Vogt: Det hørte jeg ikke blev sagt.

Røster fra Forsamlingen: Jo, jo.

Dirigenten opfordrede derpaa Hr. Svane til at give Oplysninger om det Skib, Arbejdskomitéen havde faaet paa Haanden.

Sjøfartsdirektør Magnus Andersen vilde henstille, at man først behandlede Spørgsmaalet om Selskabets Konstitution. Der var ingen Grund til at blande disse to Spørgsmaal sammen. Det kunde hænde, at Konstitueringen vilde blive vanskeligere, hvis Oplysningerne om Skibet kom først.

Skibsreder, Stortingsmand Bernhard Hanssen, fandt det rigtigt, at Oplysningerne om Skibet blev givet straks, og Vogt støttede dette. Han kunde ikke forestaa, at det vilde medføre nogen Fare for Spørgsmaalet om Konstituering.

Overingeniør Svane fik derpaa Ordet og gav Oplysninger om Dampskibet »Kaiser Friedrich«. Det er bygget hos F. Schickau, Elbing, Danzig, er tolv Aar gammelt, maaler 12,500 Tons Brutto og ligger i Hamburg, hvor det har ligget oplagt næsten hele Tiden, siden det blev bygget. idet Hamburg—Amerika-Linien, som havde bestilt det, ikke havde villet overtage det, fordi det ikke opfyldte de stipulerede Betingelser. Skibet var vurderet til 7½ Million Mark, dertil kom en Del specielle Foranstaltninger til at gøre det skikket som Krydser, vurderet til 1 Million Mark — ialt 8½ Million Mark. Købesummen var 4,750,000 Mark, men deraf vilde Ejerne tage Aktier i Selskabet for 1½ Million Mark. Skibet var besigtiget af norske Sagkyndige, som betegnede det som vel vedligeholdt og udmærket Arbejde. Dampskibet vilde med en Fart af 18 Knob tilbagelægge Afstanden mellem Norge og Amerika paa 7 Døgn og 14 Timer, med 19 Knob paa 7 Døgn og 4 Timer, med 20 Knob paa 6 Døgn og 9 Timer.

Den norske Amerikalinie er det eneste store Foretagende, som er rejst i Samarbejde mellem Landsmænd paa begge Sider af Atlanterhavet; Taleren sluttede med at foreslaa, at det opkaldtes efter Amerikas første Opdager. »Leif Eriksson«.

Dirigenten oplyste, at det var Ingeniør Carl Conradi og Værkmester Olf Olsen, Nylands Værksted, som havde besigtiget Skibet.

Paa en Forespørgsel oplyste Svane, at »Kaiser Friedrich« paa første Plads kunde tage 550, paa anden omkring 300 og paa tredje 5—600 Passagerer. Med enkelte Smaaforandringer kan der skaffes Plads til 1800 Passagerer. Med 16 Knobs Fart havde Skibet et Kulforbrug af 173 Tons, med 19—20 Knob 340 Tons pr. Døgn.

Direktør Andersen fremførte, at det ikke var et Skib som dette, man havde tænkt sig. Et saadant Skib havde man ikke Brug for. Mere end 16 Knob behøvede det ikke at gøre; mindre end 7 Dage kunde det ikke bruge; og man ordnede sig da saaledes, at man havde to Søndage i Søen. Dette Skib vilde blive en saa tung Byrde for Selskabet, at det ikke magtede at bære den. Der var ingen Betænkelighed ved at skaffe et mindre Skib.

Grosserer Høeg, Larvik, følte sig ikke overbevist om, at dette Skib var det rette at købe.

Dirigenten: De Aktier, som Schickau vil tage, maa medregnes; de er nødvendige for Selskabets Konstituering.

Paa Foranledning oplyste Bernhard Hanssen og Svane, at det var Tanken at dele den nuværende Førsteklasse i første og anden Klasse og lægge den nuværende anden til tredje Klasse; dette Arrangement vilde koste omkring 60,000 Mark. Fryserum vilde koste omkring 15,000 Mark.

Assessor Vogt: Konstitueringen er altsaa afhængig af, at Købet gaar i Orden; 1½ Million Mark er betinget af, at Skibet købes. Der bliver altsaa ikke mere end 1,4 Millioner igen, som betingelsesfri Kapital.

Dirigenten: Naar Skibet er købt, er der 2½ Million betingelsesfri.

Oberst Erichsen havde af nationale Grunde tegnet Aktier; man maatte nu vælge Direktion og Repræsentantskab og overlade dem at købe Skib.

Vogt: Konstitueringen vil ikke være effektiv, hvis man ikke køber Skibet; thi uden det har man ikke de 2½ Millioner. Da synes jeg, udtalte Assessoren, at Situationen er uhyggelig; thi da kan Selskabet først konstitueres, hvis dette Køb kommer i Stand, og da er det kun Humbug at snakke om, at dette bliver et norsk Selskab. Vi har jo i Virkeligheden kun 1,400,000 Kroner disponible, hvis vi ikke køber Skibet; da har vi efter min Mening intet andet at gøre end at sige, at vi ikke kan magte dette, og saa maa vi lade være at konstituere Selskabet i Dag.

Konsul Hobe, Minneapolis, udtalte, at hans Instruktioner fra Amerika gik ud paa, at man derovre ikke vilde staa ved sin Aktietegning længer, hvis Selskabet nu ikke blev startet.

Svanøe: Jeg kan ikke finde Modstanderne af Amerikalinién i Aktiefortegnelsen.

Flere raaber: Navnene!

Svanøe: Magnus Andersen kan jeg ikke finde.

Andersen: Jeg har tegnet mig i Formiddag pr. Telefon.

Knudtzon: Da er det i Orden.

Vogt: Og jeg har tegnet mig for Mødet. Jeg vil forøvrigt protestere mod at blive kaldt en Modstander af Amerikalinién. (Stor Tilslutning.)

Konsul Bergesen, Stavanger, var efter det Foreliggende ikke sikker paa, at »Kaiser Friedrich« var det heldigste Skib for Linien; men han forstod, at Planen ikke kunde gennemføres for norske Penge, og saa maatte man ikke være for stor til at tage den Hjælp, som var at faa. Skal det gaa som Opponenterne vil, er Amerikalinién slaaet til Jorden for lang Tid.

Oberst Erichsen foreslog Generalforsamlingen udsat en Maaned, for at man i Mellemtiden kunde forøge Aktietegningen.

Konsul Hobe udtalte, at vilde man have Amerika med, maatte man slaa til med det samme.

Magnus Andersen fremførte paany det uheldige i at købe et gammelt Skib, naar man for den samme Sum kunde faa et moderne, nyt.

Kommandør Harold Lundh udtalte, at han ikke havde forstaaet, hvorfor Oplysninger om Skibet skulde gives før Beslutning om Konstituering; men nu forstod han det. Han komplementerede Arbejdskomiteén med dens Virksomhed. Han sluttede sig til et Forslag, som Andersen antydede om at Direktion og Repræsentantskab skulde vælges, Selskabet konstitueres og Direktionen bemyndiges til at købe Skib.

Efter henvend fem Timers Debat fik Direktionen Fuldmagt til at afslutte Købet af den tyske Damp. Beslutningen blev fattet med 1,996½ mod 8½ Stemme.

Valgene havde følgende Udfald: Til Direktion valgtes: Konsul Hobe, Minneapolis, Skibsreder Bernhard Hansen, Direktør A. W. Johansen, Advokat H. A. Knudtzon, Havnefoged Stephensen, Overingeniør Svanøe, Direktør With.

Til Repræsentantskab valgtes: Direktør Fredrik Engen, Kanada, Bankier Haugan, Chicago, Direktør Heiberg, Washington, Bankier E. Ramstad, Minnesota, Bankier Halle Steensland, Madison, Advokat Ueland, Minneapolis, Dampskibsekspeditor Oskar Fischer, Skibsreder Waage, Ingeniør J. Wenneberg, Direktør Alf Whist, Kristiania, Grosserer O. Bjørneseth, Skibsreder Axel Irgens, Grosserer I. E. Mowinckel, Bergen, Konsul Aug. Fosse, Grosserer Adolf Øyen, Trondhjem, Konsul Sigval Bergesen, Grosserer Bjelland, Stavanger, Grosserer Heistein, Kristianssand, Skibsreder Lindvig, Kra-

gerø, Direktør O. Wegger, Sandefjord og Overretssagfører Schjølberg, Bodø.

*

»Et officielt Referat«. Straks efter Mødets Begyndelse oplyste Advokat Knudtzon, at der vilde blive tilstillet Bladene et officielt Referat fra Mødet, og han vilde henstille til disse kun at optage dette. Kristianiabladene har imidlertid af Hensyn til Publikum ikke fundet at kunne efterkomme denne Henstilling.

Det officielle Referat giver nemlig meget faa Oplysninger fra det bevægede Møde. Referatet lyder saaledes:

Mødet Lørdag Aften d. 27. August paa Børsen af Aktionærer i Den norske Amerikalinié har vedtaget Love for Selskabet og med 1,996½ mod 8½ Stemme besluttet, at Selskabet skal konstitueres, idet den vordende Direktion bemyndiges til at afslutte Kontrakt med Værftet Schickau, Elbing, om Køb af Damperen »Kaiser Friedrich« for 4¾ Million Mark, hvoraf Schickau tager 1½ Million Mark i Aktier. Den tegnede Aktiekapital er 3,200,000 Kroner, hvoraf uden Belingelser for 2,750.000 Kroner. I dette Beløb indgaar dog de 1½ Millioner Mark, som er tegnet af Schickau.

Kjøbenhavn, d. 2. September 1910.

Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart modtaget en Skrivelse angaaende de for Skibsfarten formentlig uheldige Losnings- og Ladningsforhold i Kronstadt. Det fremgaar heraf, at Stuverne dersteds, i Følge Indberetning fra den danske Vicekonsul til Udenrigsministeriet, nu har faaet Tilladelse til at antage faste Arbejdere paa Maanedsgage, og de løse Arbejders Klage over, at der var for mange faste Folk, er der fra Kommandantens Side intet Hensyn taget til. Arbejderne synes nu at være villigere og føjeligere end før, og dette i Forbindelse med Tilladelsen til at antage faste Folk, bevirker, at der nu, med 1 eller 1½ Times daglig Overtid længere end før, losses c. 1000 Tons og mere pr. Dag. Vicekonsulen udtaler derfor, at Arbejdsforholdene nu alter maa siges at være gode.

Endvidere tilføjes, at Udenrigsministeriet har meddelt, at den kgl. Gesandt i St. Petersborg efter Instruktion fra bemeldte Ministerium i April d. A. rettede en Verbalnote om Sagen til det russiske Udenrigsministerium, paa hvilken Gesandtskabet endnu ikke har modtaget Svar.

Eftersyn af Skibe i algierske Havne. Fra Ministeriet for Handel og Søfart har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at fransk Lov af 17. April 1907 om Kontrol med Skibes Sødygtighed ved Dekret af 7. April 1910 er udvidet til ogsaa at gælde algierske Havne, og fremmede Nationers Skibe vil derfor i Fremtiden dér blive underkastet samme Regler for Inspektion som i franske Havne.

Eftersyn af Skibe i Bordeaux. Fra Ministeriet har Repræsentationen modtaget Meddelelse om, at Antallet af Søfartsinspektører i Bordeaux nu er fuldstændigt, saaledes at den i fransk Lov af 17. April 1907 §§ 5, 6 og 7 foreskrevne Visitering af udenlandske Skibe fremtidig vil blive foretaget i den nævnte Havn.

Om Koprass Brandfarlighed, naar det forsendes i Sække, skriver »Internationaler Transport-Versicherungs-Verband« følgende: »Spørgsmaalet, om hvorvidt Koprass er tilbøjeligt til Selvantændelse, har flere Gange været behandlet bl. a. ved Selskabets ordinære Generalforsamling i 1904. En Brand, som fornylig er opstaaet i et Varehus, som tilhørte Handelskammeret i Marseille, har foranlediget de Sagkyndige til at fremsætte den Anskuelse, at Koprass, naar den befinder sig i Sække af brændbart Materiale, let tager Varme og antænder sig selv, især naar den er lagret i utilstrækkelig ventilerede Rum; derimod er Selvantændelse af Koprass, som er indladet løst, ikke blevet iagttaget selv ved lange Sejlskibsrejser.

Ogsaa fra tysk Side er der tidligere blevet anstillet Undersøgelser om Koprass Selvantændelighed. Herved er det ligeledes blevet fastslaaet, at der opstaar ulige flere Ildsvaader ved Koprass Indlastning i Sække, end naar det indlastes løst i Rummet. Det eneste Tilfælde, hvor en Ildløs i Koprass med stor Sandsynlighed kan tilskrives Selvantændelse, angaar Damperen »Bielefeld«, der i Aaret 1907 indkom til Sydney med en brændende Koprassindlastning. I dette Tilfælde var Koprassen ligeledes indladet i Sække.

Spørgsmaalet om Koprass-Brand er, efter hvad der meddeles ovennævnte Selskab, fornylig paany blevet drøftet i Hamborg. Ved den Lejlighed blev det anbefalet Assurandørerne at virke hen til, at alle Koprass-Forsendelser baade i Dampere og Sejlskibe bliver indlastet løse, og at Præmien for Koprass i Sække bliver reduceret saaledes ved Fornyelse af Policerne, at det bliver i de Forsikredes egen Interesse at undlade Indpakning af Koprass.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet indeholder det britiske »Board of Trade«s Journal for 28. Juli og 18. August d. A. nedenstaaende Oplysninger om Udvidelse af Bordeaux's Havn og ny Skibsafgifter paa St. Lucia:

Frankrig. »Journal Officiel« for 19. Juli gengiver Loven af 15. Juli angaaende Forbedring og Udvidelse af Bordeaux Havn. De Arbejder, der er projekteret, er bl. a. en Uddybning af Gironde og af »Garonne maritime«, Forlængelse af Kajerne paa Flodens venstre Bred, Udvidelse af Flydedok Nr. 2 ved Konstruktion af fem ny Bassiner, Oprettelsen af en Havn i Verdon o. s. v. Udgifterne anslaaes til 136,500,000 Frcs., og Arbejder, der beløber sig til 80,000,000 Frcs., udbydes med det samme.

Loven bestemmer ligeledes, at fra dens Udstedelsesdato træder ny Bestemmelser om Skibs-, Vare- og Passagerafgifter i Kraft.

St. Lucia. En Forordning af 25. Juni 1910 paa lægger Stempelpligt paa Indklarings- og Ladningscertifikater paa St. Lucia, som følger:

Indklaringscertifikater:

paa hvert originalt Indklaringscertifikat, der kommer under Toldloven af 1888 3 d.

Ladningscertifikater:

paa hvert Certifikat fra Finansstyrelsen angaaende Gods, der importeres til Kolonien 6 d.

Den svenske Amerikalinie. Malmö, 29. August. (Ritz. Bur.) Paa et Møde her i Dag til Behandling af Spørgsmaalet om Oprettelse af en direkte Fragtlinie mellem Sverige og Nordamerika udtaltes enstemmig, efter Foredrag af Skibsreder Brøstrøm, Göteborg, den Mening, at denne Linie var i høj Grad ønskelig. Det overdroges til Indbyderne at træffe Forholdsregler til Sagens Gennemførelse.

Konsulatvæsnet. Udenrigsministeriet har under 27. August bevilget Vicekonsul i Winnipeg A. Schmidts Ansøgning om Afsked fra den ham betroede Post.

Under 29. Juni har Udenrigsministeriet ansat S. R. Groom af Harwich som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Generalkonsulat i London.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Sverig. I Følge Kundgørelse fra det Svenske Kommerskollegium af 22. August er Provinserne Bari, Foggia og Lecce i Italien erklæret smittet af Kolera.

Sø- og Handelsretsdomme. Ved Sø- og Handelsrettens Dom af 24. August blev Fabrikant Marius Petersen frifunden i en Sag, der var anlagt mod ham af Kapt. W. M. Jensen, hvorunder Citanten subsidiært paastod Indstævnte tilpligtet at give ham lovligt Skøde paa en af denne solgt Motorbaad. Det udtaltes i Dommen, at det ikke kan anses for nødvendigt, at der ved hvert Ejerskifte af en Baad, der som denne kun var 2,94 Brutto Reg.-Tons udstedes formeligt Skøde, omend Sælgeren er pligtig at medvirke til at den i Lov af 1. April 1892 § 9 paabudte Anmeldelse af Ejerskifte finder Sted.

Kjøbenhavn, 31. August. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten har i Dag dømt Firmaet Jansen & Co. paa det i Bergen hjemmehørende Dampskib »Eros«s Vegne til at betale E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 2,800 Kr. for Bjergningen af det nævnte Skib, der den 3. Maj i Aar grundstødte ved Saltholmen. Sagens Omkostninger ophævedes.

Firmaet Jansen & Co. dømtes tillige paa den i Barsel hjemmehørende Evert »Johann«s Vegne til at betale E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 3,000 Kr. for Bjergningen af nævnte Skib, der den 11. April i Aar rørte Grunden paa Refsnæs Rev og derefter sattes paa Grund i Sejrøbugten paa Højby Strand. Omkostningerne ophævedes.

Transportarbejderkongressen. London, 29. August. (Ritz. Bur.) I Sunderland er der bleven afholdt et Møde for lukkede Døre, paa hvilket alle Afdelinger af Sømændenes Forbund i det nordøstlige England var repræsenteret. Efter Mødets Slutning udtalte en af de Delegerede, at der paa Mødet havde været enstemmig Tilslutning til Kongressen i Kjøbenhavn.

Mariager Fjord uddybes. Hobro, 30. August (Ritz. Bur.) Hobro Byraad vedtog i Gaar at gaa med til en Uddybning af Mariager Fjord til 18 Fod og i Forbindelse hermed at oplage et Laan paa 400,000 Kr.

Navigationens direktøren meddeler:

Til Styrmandseksamen i Aarets 2den Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 36 (afvist 5). 2den Afdeling i Navigation 38 (afvist 1), Geografi og Vejrlære 32 (afvist 3), Engelsk 22 (afvist 2), Søren og Handelsvidenskab 30 (afvist 2).

Fra Det kongelige Danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Den danske Lods, 7de Udgave, 1910.

Engelsk Sørettsdom.

En Maskinmesters Fejltagelse.

Den 13de og 14de April d. A. behandlede i Bombay en Søretssag imod Damperen »Vadala« af Glasgow paa Grund af dens Kollision med Kajen i Prince Dok i Bombay og med Damperen »Budrie« af Bombay. Det oplystes ved denne Lejlighed, at »Vadala«, som er et Skib paa 2,164 Netto Reg-Tons, var paa Vej ud af Dokken. Ordren »Langsom Bak« blev nu givet for at kaste Forskibet rundt, men i Stedet for at bakke gik Skibet fremdeles frem. Ordren »Stop«, »Fuld Kraft Bak« blev da givet. Denne Ordre blev gentaget, men Skibet gik fremdeles frem. Nu styrtede Kaptajnen hen til Maskin-Skyligtet og raabte: »For Himlens Skyld sæt Maskinen »Fuld Kraft Bak«. Derpaa kolliderede »Vadala« først med Kajen, hvor den gled af, og derefter med Damperen »Budrie«s Agterstævn.

Retten tilskrev tredje Maskinmester paa »Vadala« Skylden for Kollisionen fordi han havde sat Maskinen »Frem« i Stedet for »Bak«. Dette skyldes ikke Uduelighed, men Forsømmelighed med Hensyn til hans Pligt. Retten var endvidere af den Mening, at Kollisionen kunde have været undgaaet ved at lade et af Skibets Ankre falde, og at et af disse burde have været holdt rede, saa længe der manøvreredes i Dokken.

(»Shipp. Gaz.«)

Fragtmarkedet.

I den forløbne Uge har Sortehavet og Azow vist forøget Fashed, og ved en ret livlig Befragtning er det lykkes Rederne at tvinge Raterne yderligere op. For store Baade fra Nikolajeff eller Odessa er der betalt indtil 9/9 London eller Rotterdam. 10/ Weseren, 10/ Hamburg. prompt Lastning, medens Sulina betalte 9/ à 9/3 L. H. A. R. og for mindre Baade 10/6 N. C.. 11/ Hamburg. Fra Azow betales indtil 10/3 Rotterdam for en 7,000 Tons Baad, 11/ N. C. for Baade paa c. 3,000 Tons. Østen er stille men fast, og Kurrachee betalte 16/3 O. C. pr. Oktober. Ogsaa Nordamerika er temmelig stille, men Raterne er fuldtud hævdet. For Planker betales 33/ à 35/ fra St. John, 40/ fra Miramichi til Englands Vestkyst eller Irlands Østkyst. Derimod viser La Plata igen lidt mere Liv, og der sluttedes indtil 13/ O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet pr. September, 11/6 à 12/3 pr. Oktober. Fra Buenos Aires betales 11/ pr. 1.—15. September. — Østersømarkedet ligger temmelig uforandret, men der synes at komme flere Laster, og det kan godt se ud, som om vi staar overfor en Opgang. Kulfragterne til Middelhavet og Sydamerika viser ingen nævneværdige Forandringer, men til Østersøen er der lidt mere Efterspørgsel, og Fragterne er gennemgaaende c. 1½ d. højere end for en Uge siden.

Havarier og Forlis.

Otto, Dpsk. af Bergqvara, har d. 29. f. M. udfor Drogdens Fyrskib været i Kollision med Skonnert »La Cour« af Halmstad, hvilken sidste fik Bovspryd og Klyverbom knækket og blev indbugseret til Malmø af »Otto«. »Otto« var træløstet; »La Cour« havde en Ladning Petroleumsfade.

Rex, Dpsk. af Kragerø, er paa Rejsen fra England til Esbjerg med en Ladning Oljekager strandet paa Fanø Strand. Svitzers er tilkaldt.

Efter senere Meddelelse har Svitzers bragt Skibet flot og bugseret det i Havn (Esbjerg).

Fra Sø og Land.

Druknet. Styrmand paa Esbjergdamperen »Marie« Hans Svarrer Nørby, boende i Odense, er Søndag Morgen den 28. August skyllet over Bord og druknet udfor Brahestad i Finland. Damperen havde Dækslast. H. S. Nørby var Søn af afdøde Skibsfører P. M. Nørby, Fanø.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. **Shagtabakker** i Blikdaaser eller Tinfolio. **Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.**

Faas hos de fleste Høndlere.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuber, i Dok. — Alexandra, Nielsen, afg. Tunis 29./8. til Piræus. — Algarve, Borries, afg. Cadiz 31./8. til Valencia. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 1./9. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 29./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Jacksonville 31./8. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 20./8. til Rotterdam. — Arno, Strubberg, ank. Sundsvall 30./8. — Aurora, Fischer, ank. Riga 28./8. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Königsberg 31./8. til Riga. — Beira, Lunge, afg. Nice 31./8. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 30./8. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Oporto 31./8. til Lissabon. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 28./8. — Dagmar, Bøgvad, afg. Lissabon 28./8. hertil. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 31./8. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 31./8. — Florida, Andersen, ank. Aalborg 30./8. — Frederik, Thomsen, ank. London 29./8. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 31./8. — Georgios I, Sørensens, ank. Hull 31./8. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 27./8. til New York. — Hengest, Munk, afg. herfra 30./8. til Riga. — Hjelm, Kyllsbech, oplagt. — Holar, afg. Danzig 31./8. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Dartmouth 31./8. til Barcelona. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 30./8. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 30./8. — Kentucky, Andresen, ank. Baltimore 31./8. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 26./8. — Kursk, Gommessen, afg. Havre 31./8. hertil. — Leopold II, Jacobsen, pass. Brunsbüttel 31./8. for Libau. — Loire, Caignou, afg. Dunkerque 31./8. hertil. — Louise, Larsen, afg. Rotterdam 31./8. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. New Orleans 25./8. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Petersborg 25./8. — Moskø, Jon Jonsen, ank. Antwerpen 26./8. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Girenti 30./8. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Petersborg 27./8. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 31./8. hertil. — Omsk, Harder, ank. Libau 25./8. — Osear II, Hempel, ank. New York 22./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Hurum 30./8. til Boston. — Perm, Christensen, ank. Libau 31./8. — Pregel, Iversen, ank. hertil 29./8. — Saga, Wiberg, afg. Riga 30./8. til Antwerpen. — Saxo, ank. Pillau 31./8. — Seine, Damp, ank. Sörnäs 26./8. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 28./8. — Tiber, Bech, ank. Barcelona 29./8. — Tyr, Thaning, afg. herfra 30./8. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 30./8. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 26./8. — Viking, Meyer, ank. Bergen 31./8. — Karin, afg. Manchester 29./8. til Liverpool. — Vadsø, ank. hertil 28./8.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 26./8. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 26./8. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 24./8. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerburg 26./8. til Ghent. — Russ, Petersen, afg. Rotterdam 30./8. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 24./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Ghent 21./8. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Chatham 28./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Horsens 29./8. til Uleåborg. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 26./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Nicolaistad 28./8. — Nawa, Dahl, ank. Archangel 24./8.

Torm. Sara, Jensen, afg. Roumo 31./8. — Helene, Sørensens, ank. Kjøbenhavn 29./8. — Sjælland, Dam, ank. Brake 28./8. — Agnet, Sonnichsen, ank. Odense 27./8. — Hermia, Hansen, ank. Fairwater 28./8. — Alice, Schultz, ank. Grangemouth 30./8.

(Fortsættes Side 547.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

• Efterretninger for Søfarende omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1878. Lystønder udlægges og forandres. Graadby. Nordøen. Den 28de September 1910, eller saa snart derefter. Vejrforholdene tillader det, udlægges følgende Lystønder i Graadby:

Graadby-Barre Lystønde, paa Graadby-Barre, ved N-Siden af den gravede Rende 100 m NV. for Sædenstrand Fyrhulst, 4500 m c. S. 44½° V. fra Skallingen uedlagte Fyr. Tønden er hvid, mærket »B.«. Den viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., Blink c. ½ Sek., Mørke c. 2½ Sek. Flammens Højde: 3 m. Lysevne og Synsvide: 6 Sm. 55° 26' N. Br. 8° 16' 44" Ø. Lgd.

Fovrfeld Lystønde, V. for Fovrfeld-Sand, 1850 m N. 86° V. fra Strandby Vinkelfyr. Tønden er hvid, mærket »L.«. Den viser rødt Et-Blink hver 3 Sek., Blink c. ½ Sek., Mørke 2½ Sek. Flammens Højde: 3 m. Lysevne og Synsvide: 6 Sm. 55° 28' N. Br. 8° 24' Ø. Lgd.

Samtidig med at disse to Tønder udlægges, forandres Lystønden paa Søen Jessens-Sand til at vise hvidt Lys med Formærkelser, hvorved Lysevne og Synsvide forøges til 6 Sm, og Lystønden Sandodden til at vise rødt Lys med Et-Formærkelser.

Naar disse Forandringer er gennemført, viser alle Lystønder i Graadby, der for Indgaende skal laves om Styrbord, hvidt Lys, og alle Lystønder, der skal laves om Bagbord, rødt Lys.

Samtidig med disse Foranstaltninger indtræges Klokketønden »Graadby« samt Sømærkerne B og I i Graadby. Saaest muligt derefter udlægges en Klokketønde med Stage og 2 opadvendte Koste c. 1000 m N. for 3, m Pullen paa »Tuxen«. (Kort Nr. 130, 150 og 167. Danske Lods, 7de Udgave, Side 89, 95 og 96. Fyr-Fort. Nr. 9, 11 og 14. Søm.-Fort. Side 10 og 11.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1910.)

1879. Lystønde udlagt. Saltholm-Flak N. Sundet. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med Et-Formærkelser hver 7½ Sek., Lys 5 Sek., Mørke 2½ Sek., er udlagt 2 Kbl S. for det under Bygning varende Fyr paa Saltholm-Flak. 55° 41' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 303.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 530. Kjøbenhavn 1910.)

1880. Farvand spærret. Kalleboer. Sundet. Den 9de og 10de September 1910, fra Kl. 9 Fm. til Solnedgang, foretages Skydning paa Amager-Fæled. Farvandet mellem Amager V.-Kyst og en Linie fra Ø-Enden af Kallebo Dæmning til Fyrskibet »Kalleboer«, samt fra det SV-lige Hjørne af Kongelunden mod V., er i den anførte Tid spærret for al Sejls. Saa længe der skydes, er Balloner hejst paa tre Signalmaster langs Amager V.-Kyst.

1901. Fyrs Plads. Huizen. De to hvide, faste Fyr paa Huizen Ø-lige Havnedæmning staar 800 m S. 16° V. fra det røde og hvide faste Fyr paa den V-lige Havnedæmnings Hoved. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1827. Kjøbenhavn 1910.)

1902. Vrag. Calais. Frankrig. Vraget af Lægteren Nr. 42 ligger sunket 800 m N. 80° V. fra Fyrort paa Calais V.-Dæmning. 50° 57' 44" N. Br. 1° 51' 16" Ø. Lgd.

1903. Grund yderligere tiltaget. River Humber. England. I Newsham Booth Ledelinie, 9½ Kbl N. 75° Ø. fra New Inn, North Killingholme Havn, og i N. 12° Ø. fra Killingholme høje Fyr, er der 4. m i Vand, og 1 Kbl S. 49° V. herfor 3. m. Paa 4. m i Grunden, c. 1 Kbl N. for den forstærkede Grund, er Dybden tiltaget til 6, m. New Inn: 53° 40' N. Br. 0° 14' V. Lgd. (Kort Nr. 180.)

1904. Forandring af Fyr. Farn Islands. Inner Sound. Omtrent den 1ste September 1910 tændes paa Black Rocks Point et Fyr med To-Formærkelser hver 15 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 2½ Sek., Lys 3 Sek., Mørke 2½ Sek. Flammens Højde: 13 m. Synsviddens: 12 Sm. Lyset er rødt fra N. 58° V. til N. 15° V., hvidt fra N. 15° V. til N. 5° V., rødt fra N. 5° V. gennem N. til N. 11° Ø., hvidt fra N. 11° Ø. til N. 58° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø., hvidt fra S. 85° Ø. til S. 71° Ø., rødt fra S. 71° Ø. til S. 56° Ø., i øvrigt for-mærket. Hvidt, rundt, 11 m højt Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 37' N. Br. 1° 43' V. Lgd.

Farn Island høje Fyr forandres til et Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7½ Sek., Mørke 2½ Sek. Lyset er rødt fra N. 61° V. gennem N. og Ø. til S. 85° Ø., i øvrigt hvidt. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 37' N. Br. 1° 39' V. Lgd.

Farn Island hvide, faste Fyr, c. 1 Kbl N. 39° V. fra det høje Fyr, slukkes.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

1905. Baake genopført. Roche au Cable. Iles Chausey. Frankrig. Den sorte Baake med Cylinder paa Roche au Cable er genopført. 48° 52' 30" N. Br. 1° 49' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1513. Kjøbenhavn 1910.)

1906. Fyr tændt til Forsøg. Plateau de Barnonic. Paa Barnonic er til Forsøg tændt et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 12 m. Synsviddens: 11. Sm. Hvidt, 15 m højt Taarn. 49° 1' 41" N. Br. 2° 48' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2457. Kjøbenhavn 1909.)

1907. Lystønde udlagt. Hamble Point. Southampton Water. England. Den røde Spilstønde paa S-Enden af Hamble Spit er ombygget med en rød, spids Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4 Sek. 50° 50' N. Br. 1° 18' V. Lgd.

1908. Baaker forandret Navn. Portland Harbour. I Portland Harbour har Baakerne 1, 2, 3 og 4 paa Outer Breakwater nu B, C, D og E. Baakerne A og B paa North-Eastern Breakwater har nu 1 og 2, Baake C paa den N-lige Arm har 3.

1909. Fyr forandret. Cape Wrath. Skotland N.-Kyst. Cape Wrath Fyr er forandret, saa at Perioden nu er ½ Minut i Stedet for 1 Minut. 58° 37' N. Br. 4° 59' V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

1910. Klipper fundet. Loch Hamaunay. Lewis. Hebrider. I Nærheden af Bo Thoreuil er fundet en Gruppe Klipper og uren Grund V. for den. Man maa ikke benytte de tidligere angivne Mærker for at gaa fri af den. Bo Thoreuil: 58° 3' N. Br. 7° 4' V. Lgd.

1911. Fyrtaarne forandret Farve. Slyne Head. Irland V.-Kyst. Begge Fyrtaarne paa Slyne Head er nu sorte. 53° 24' N. Br. 10° 14' V. Lgd.

1881. Vrag uskadeliggjort. Gulstav S. Østersøen. Vraget, som er sunket i 30 m Vand e. 4 Sm S. 34° V. fra Kjels-Nor Fyr, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 15 m. Vraglystenden er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1548. Kjøbenhavn 1910.)

1882. Havnefyr brændt. Nysted. Laaland S. Østersøen. Nysted Havnefyr er brændt. Fyret vil sandsynligvis blive forandret og flyttet.

1883. Lodstærtoj midlertidigt inddraget. Nyord. SmalandsFarvandet. Lodstærtojet ved Nyord er inddraget til omkring den 10. September 1910. Lodstærtojet holder Vagt ved Bønsvig.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1884. Farvand afmærket. Kemi. Ulseborg Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Et Farvand for Skibe med 3, m Dybgraaende er afmærket fra Kemi Rød til Jernbanebroen i Kemi. 65° 43' N. Br. 24° 33' Ø. Lgd.

1885. Grunde afmærket. Ulseborg Distrikt. Bottniske Bugt. S. for Fjærdgrunds Klacken er i 7, m Vand udsat en rød Stage med opadvendt Kost. 63° 21' 32" N. Br. 22° 14' 25" Ø. Lgd.

N. for Røvet Danmark er i 5, m Vand udsat en hvid Stage med nedadvendt Kost. 63° 43' 6" N. Br. 22° 41' 20" Ø. Lgd.

Paa Grunden Hærkules er i 5, m Vand udsat en hvid og rød stribet Stage med Kryds over i Ballon. 65° 34' 53" N. Br. 24° 36' 31" Ø. Lgd.

1886. Fyr tændt. Salsten. Lohm—Uit. Abo Distrikt. Paa Klippen Salsten er tændt et Lynfyr, der viser e. 19 Lyn af 0 Sek.,s Varighed i Minutten. Flammens Højde: 7 m. Synsviddens: 5, s Sm. Lyset er grønt fra S. 17° V. til S. 22° V., hvidt fra S. 22° V. til S. 26° V., rødt fra S. 26° V. til S. 64° V., hvidt fra S. 64° V. gennem V. til N. 47° V., grønt fra N. 47° V. til N. 2½° V., hvidt fra N. 2½° V. gennem N. til N. 6° Ø., rødt fra N. 6° Ø. til N. 17° Ø. Lille rødt Fyrhins. 60° 1' 34" N. Br. 21° 37' 54" Ø. Lgd.

1887. Fyr forandret. Aland og Abo Distrikter. Flisø øvre og Flisø nedre Fyr vises nu rødt og hvidt vekslende Lys. Lysvinklerne er uforandret.

I Rødskår Fyr er de Vinkler, hvori det viste rødt og hvidt vekslende Lys forandret til at være hvidt Et-Lyn hver 1 Sek., Lyn 0 Sek.,s, Mørke 0 Sek.,s. De øvrige Vinkler er uforandret.

Ljunge Fyr vises nu grønt Hurtigblink fra N. 89° V. til N. 87° V., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 87° V. til N. 77½° V., rødt Hurtigblink fra N. 77½° V. til N. 49° V., grønt Hurtigblink fra N. 49° V. til N. 14° V., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 14° V. gennem N. til N. 1° Ø., rødt Hurtigblink fra N. 1° Ø. til N. 54½° Ø., grønt Hurtigblink fra N. 54½° Ø. til N. 82° Ø., hvidt og rødt vekslende Lys fra N. 82° Ø. til N. 89½° Ø., rødt Hurtigblink fra N. 89½° Ø. gennem Ø. til S. 87½° Ø.

I Nurmis Fyr vises den Vinkel, der viste hvidt og rødt vekslende Lys nu hvidt Blink hver 4 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek. De øvrige Vinkler er uforandret.

1888. Lystønde slukket. Srednaja. Finske Bugt. Husland. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Lystønden Srednaja slukket. 60° 10' s N. Br. 28° 20' s Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1889. Fyr forandret. Kunda. Kunda Bugt. Finske Bugt. I Følge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyret ved Indløbet til Kunda forandret til et Blinkfyr, der viser hvidt Lys over Indløbet, grønt Lys over Grundene uden for Punt Guljanemi og rødt Lys over Grundene uden for Tolshurg. 59° 30' s N. Br. 26° 32' s Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

1890. Fyr tændt. Rojen. Riga Bugt. Paa Bølgelydereren ved Rojen, SØ. for Donnestås, er følgende Fyr tændt: Paa NV.-Hovedet et rødt og hvidt vekslende

Fyr, paa SØ.-Hovedet et grønt og hvidt vekslende Fyr. Flammens Højde: 8, s m. Synsviddens: 8 Sm. Brændetid: Hele Aaret, undtagen fra 15de Maj—15de Juli.

Sorte Fyrhaaker. Kojou: 57° 30' N. Br. 22° 48' s Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1891. Grunde plader. Øsel V. Riga Bugt. V. for S-Enden af Øsel er fundet en Plade med 9, s m paa 57° 59' 5" N. Br. 21° 40' 55" Ø. Lgd. og en Plade med 9, s m paa 57° 59' 2" N. Br. 21° 38' 48" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

1892. Vrag afmærket. Elbing. Frisches Haff. Tyskland. Et Fartøj er sunket e. 5,000 m V. for Elbing V.-Molehoved. En grøn Vragtønde er udlagt Ø. for Vraget. 54° 17' N. Br. 19° 24' s Ø. Lgd.

1893. Tænding af Fyr. Bulk. I Begyndelsen af September 1910 ventes Bulk nye Fyr at blive tændt til Forsøg. Det er et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 2½ Sek., fra N. 30° V. gennem V. til N. 82° Ø., og Tre-Lyn hver 12 Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 2½ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 2½ Sek., Lyn ¼ Sek., Mørke 5½ Sek. fra N. 82° Ø. gennem Ø. og S. til S. 17° V. (Kort Nr. 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1760. Kjøbenhavn 1910.)

1894. Grunde Steder. Fyr tændt. Aars-Sund. Lille-Bælt. I Begyndelsen af September 1910 opløses paa Aars, N. for Landsbyen, to Ledeluaker, der holdt overet i S. 10° Ø. leder mellem Bardenfleths-Grund og Linderum. Forbåken er 10 m høj, med rød Trekant med Spidsen opad paa Toppen. 55° 16' 30" N. Br. 9° 44' 37" Ø. Lgd. Bagbåken er 15 m høj med hvid Firkant paa Toppen. 55° 16' 17" N. Br. 9° 44' 42" Ø. Lgd.

Fra Forbåken vises et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 5 Sm. Fra Bagbåken vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 7, s Sm. Spejlinparat.

I Ledelinen straar et kendetligt Tre, paa 55° 15' 14" N. Br. 9° 45' 1" Ø. Lgd.

I Aars-Sund er fundet et Sted med 9, s m Vand mellem Tønderne F og 5, paa 55° 16' 56" N. Br. 9° 43' 59" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 157, 160 og 223. Danske Lods, 7. Udgave, Side 399.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1895. Lystøndes Plads. Gissund. Norge. Den ene af de i Gissund udlagte Lystønder ligger ikke paa Søndre Koloret, men paa Nordre Leiknesøret. 69° 18' 50" N. Br. 17° 59' 15" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1820. Kjøbenhavn 1910.)

1896. Lystønde udlagt til Forsøg. Innenjæde. Tyskland. Om kort Tid udlægges til Forsøg, 150 m ØNO, for Redtønde R.T. i Innenjæde, en Lystønde, der viser grønt Et-Blink, hver 7½ Sek., Blink 2½ Sek., Mørke 5 Sek., 59° 31' 13" N. Br. 8° 10' 26" Ø. Lgd.

1897. Lystønde flyttet. Aussenjæde. I Aussenjæde er Lystønde 8/9 paa Grund af Farvanders Forandring flyttet og ligger nu i II m Vand, paa 53° 46' 29" N. Br. 8° 4' 52" Ø. Lgd.

1898. Afmærkning inddraget. Jade og Ems. I Værelser Tjef er de røde Tønder ved Tønde V/B inddraget og Farvandet frit, og i Ems mellem Holte Riff og Tønde W 6 er ligeledes Afmærkningen inddraget og Farvandet frit. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 787. Kjøbenhavn 1910.)

1899. Tønder udlagt. Junster Balle. Ostfriesische Øer. I Junster Balle er udlagt en rød Spiritønde paa 53° 39' 36" N. Br. 6° 51' 38" Ø. Lgd., en sort Spidsstønde paa 53° 39' 42" N. Br. 6° 51' 22" Ø. Lgd., og en sort Spidsstønde paa 53° 39' 42" N. Br. 6° 52' 13" Ø. Lgd.

1900. Plade inddraget. Texelstroom. Zeegat van Texel. Holland. Pladen, som til Brug ved Skydeøvelser var udlagt i Texelstroom, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 693. Kjøbenhavn 1910.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1912. Baake borttaget. Roche du Tonnelier. Conakry. Fransk Guinea. Afrika. Baaken paa Roche du Tonnelier er borttaget. Boulbinea Fyr: 9° 30' 14" N. Br. 13° 43' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1241. Kjøbenhavn 1909.)

1913. Baake opført. Kap Cross. Tysk Sydvest-Afrika. Paa Kap Cross er opført en 24 m høj Baake med Topbetegnelse. 21° 52' 22" S. Br. 14° 2' 55" Ø. Lgd.

S. derfor staa paa Kysten flere Baaker, til Brug ved Opmaaling.

1914. Ledefyr flyttet. Savage Harbour. Prince Edward Island N.-Kyst. Savage Harbour forreste Ledefyr er flyttet lidt V. hen og Bagfyret lidt Ø. hen og staa nu i S. 12 1/2° Ø. fra Forfyret.

1915. Ledefyr tændt. North Rustico. Prince Edward Island N.-Kyst. Da Løbet over Barren til North Rustico Harbour har forandret sig, er der tændt to hvide, faste Ledefyr. Forfyret staa 230 m N. 85° V. fra Indrenden af North Rustico V.-Bølgebrøder. Bagfyret staa 97 m N. 85° V. fra Forfyret. For Indgaende skal man holde disse Ledefyr overet, indtil Skæringen ved den gamle, røde Ledelyrline, der leder til Ankerplads i Havnen.

1916. Taagesignal forandret. Scatari Island. Nova Scotia Ø.-Kyst. Taagesignalet paa Scatari Island NØ-Pynt gives nu med Tre-Stød hver 1 Minut, Stød 4 Sek., Pause 9 Sek., Stød 4 Sek., Pause 9 Sek., Stød 4 Sek., Pause 30 Sek.

1917. Taagesignals Karakter. Flint Island. Cape Breton Island Ø.-Kyst. Nova Scotia. Taagesignalet paa Flint Island gives med Et-Stød hver 30 Sek., Stød 3 Sek., Pause 27 Sek.

1918. Klokketønde inddraget. Bass Rock. Mahant Harbor. Boston Bay. Massachusetts. Forenede Stater i Nord-Amerika. Bass Rock Klokketønde er permanent inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1307. Kjøbenhavn 1910.)

1919. Fyrskibet »Great Round Shoal« permanent ombygget. Nantucket Sound. Massachusetts. Fyrskibet »Great Round Shoal« Nr. 42 er permanent ombygget med Fyrskib Nr. 86. Det viser to hvide, faste Fyr, et fra hver Mast. Flammens Højde: 15 m. Synsviddens: 12. Sm. Skibet er graat, mærket »Great Round Shoal« og 86, det har to Master med graa Ballon paa hver Top og en sort Skorsten mellem Masterne. Taagesignal gives med en 12 Tommer Dampfløjte, der hver 1 Minut giver Et-Stød, Stød 5 Sek., Pause 55 Sek. Det har Undervandsklokke, der staa Nr. 2, saaledes: to Slag, Pause 5 Sek. 41° 24' 10" N. Br. 69° 54' 55" V. Lgd.

1920. Fyrskibet »Hen and Chickens« permanent ombygget. Buzzards Bay. Massachusetts. Fyrskibet »Hen and Chickens« Nr. 86 er permanent ombygget med Fyrskib Nr. 42. Det viser et hvidt, fast Fyr fra Stortoppen. Flammens Højde: 14 m. Synsviddens: 12 Sm. Skibet er sort, mærket »Hen and Chickens« og 42, det har to Master, med sort Ballon paa hver Top og en sort Skorstenslem Mastene. Taagesignal gives med en 10 Tommers Fløjte, der hver 1 Minut giver To-Stød, Stød 3 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 50 Sek. 41° 27' 2" N. Br. 71° 1' 6" V. Lgd.

1921. Vrag borttaget. New York Upper Bay. Kullægeren, der var sunket 3/4 Sm S. 2 1/2° V. fra Statue of Liberty, er borttaget. Afmærkningen er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1844. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Vestindien, Melksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1922. Fyr er atter tændt. Fair Point. Pensocola Bay. Florida. Forenede Stater i Nord-Amerika. Fair Point Fyr er atter tændt. 30° 21' 51" N. Br. 87° 12' 45" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1586. Kjøbenhavn 1910.)

Kjøbenhavns Børskurs d. 31. Aug. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	92—92 1/4	92	92 1/4
Danmark		38	39
Norden		84 1/2	85
København	8—	7 3/4	8
Carl	70 3/4	70 1/2	71
Dannebrog	77—77 1/4	77	77 1/4
Skjold	40 3/4	40 1/2	41
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896	77	76 3/4	77
Hejmdal		87	88
Østasiatiske	145—1/4	145	145 1/4
Østersøen		3 1/2	7
Nordsøen		—	—
Gorm		70	73
Torm		56	70
Inga		3 1/2	5
Cimbria		—	—
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	1 1/2	1	1 1/2
Forenede Bugser-Selskab		45	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	42 1/4—42	41 3/4	42
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 1/2	95 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		84 1/2	85
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		89 1/2	91 1/4
4% — — — 2. Serie.		94	96
4% — — — 1.		96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.	6.	88 1/4	88 3/4
4% — — —	7.	93	93 1/4
3 1/2% Landkreditk.	3.	92 3/4	94 3/4
4% Østift. Kreditf.	9.	93 1/4	93 3/4

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			147 3/4	148 1/4
Privatbank	105 3/4	— 1/2	105 1/4	105 3/4
Landmandsbank	134 1/2	— 134	134	134 1/4
Handelsbank	135 1/2	— 3/4	135 1/4	135 3/4
Grundejerbank	25	— 1/4	24 3/4	25 1/4
Burm. & Wain	88 3/4	— 1/2	88 1/4	88 3/4
Helsingørs Jærnsk.	72 1/4		72 1/2	72 3/4
Sukkerfabr.	262 1/2	— 261 3/4	262	262 1/4
Bryggeri Aktier	175	— 1/4	175	175 1/4

Vekselkurser d. 31. August 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.14
Paris	72.10	
Amsterdam	150.85	
Wien	75.80	

Notering paa Berlina Børs d. 31. August 1910.

Russiske Noter	216.65
4% Russiske Consols	91.20
3 1/2% Boden Kredit	89.00
5% Mexikanske 1899	100.25
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — — 1890	94.75

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

Forenede Dampsk. "216,000," Danmark "18,000," Norden "24,000," Københavns "12,000," Dannebrog "48,000," Skjold "12,000," Union "8,000," Dampsk. af 1896 "34,000," Dansk-Russisk "106,000," Østasiatisk "270,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Strande

1923. Lystøndes Karakter. Fort Point, Galveston Harbor, Texas. Fort Point Lystønde Nr. 11 viser hvidt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1785. Kjøbenhavn 1910.)

1924. Lystøndes Karakter. Pelican Spit, Galveston Harbor, Texas. Pelican Spit Lystønde Nr. 6 viser rødt Lys med Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1786. Kjøbenhavn 1909.)

1925. Fyr atter tænkt. North Jetty, Tampico Harbor, Mexico. North Jetty Fyr, ved Indløbet til Tampico Harbor, er atter tænkt paa det odelagte Fyrs Plads. Det vises fra et rødt, 13 m højt gittertaarn. Synsvinden: 12 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2250. Kjøbenhavn 1909.)

1926. Telegrafstønde forandret. Puerto Real, Laguna de Terminos, Bay of Campeche. Den sorte Spilstønde ved Telegraf-Kablet, Ø. for NØ-Punten af Carmen Island, er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Spilstønde med rød Ballon, som er mærket »Cable« med hvidt.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1927. Vandstand. Rio Grande do Sul, Brasilien. Barren i Rio Grande do Sul kunde i April i 13 Dage, i Maj i 11 Dage og i Juni 1910 i 18 Dage passeres af Skibe med et Dybgaende af 3,5 m.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1928. Fyr forstærket. Chateau d'Ile, Frankrig. Det hvide Fyr med Formørkelser hver 4 Sek. paa Chateau d'Ile er forstærket. Lysevnen: 19 Sm. 43° 16' 50" N. Br. 5° 19' 42" Ø. Lgd.

1929. Forestaaende Forandring af Fyr. Strongoli Islet, Vrom Passage, Grækenland. Strongoli Islet Fyr er midlertidig slukket. Omrent midt i September tændes et nyt Fyr. Det er et fast Fyr, der viser rødt Lys fra N. 72° V. gennem N. og Ø. til S. 72° Ø. over Likhades Islands, i øvrigt hvidt Lys. Synsvinden: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt Lys. Linseparret af 4de Orden. I øvrigt uforandret. 38° 48' N. Br. 22° 50' Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

1930. Lodser. Karachi. Forindien V.-Kyst. Det bedste Sted at afvente Lods, naar man i SV.-Monstuen søger Karachi, er c. 2 Sm SV. for Manora Fyr, som ligger paa 24° 47', N. Br. 66° 58', Ø. Lgd. Man bør paa Grund af de svære Kulinger under ingen Omstændigheder komme Ø. for en Linie i S. fra Fyret. Lodser vil altid komme nd, saa snart som det er muligt.

1931. Fyr forandret. Fyrskibet »Middleton«, River Hughli, Bay of Bengal. Blinkfyret paa Fyrskibet »Middleton« er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 18 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 8 Sek. 21° 36' N. Br. 88° 1', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

1932. Tønde udlægt. Djelai Rivier, Borneo S.-Kyst. En sort Spilstønde med Ballon er udlægt uden for Mundingen af Djelai Rivier, fra Tg. Koela Djelai i S. 7° Ø., og fra Tg. Loempoe i S. 82° Ø. 3° 2' 50" S. Br. 110° 44' 15" Ø. Lgd.

1933. Rev. Teali NV, Banka Ø.-Kyst. Revet NV, for Teali strækker sig længere mod N. end angivet i Kortet. Endnu paa 2° 13' 35" S. Br. 109° 17' 20" Ø. Lgd. er der i m Vand. Den sorte Bøke med afkortet Kogle staar paa Revets S.-Ende.

1934. Vrag. Straat Tjombol, Riouw Arkipel. En Skonnert er sunket tæt ved Straat Tjombol. To Master er over Vandet. 0° 49' 0" N. Br. 104° 5' 15" Ø. Lgd.

1935. Sprængning af Vrag. Dairen Wan, Kwang Tung, China. Ved Vraget, som ligger sunket i 36 m Vand, 6½ Kbl S. for South San Shan Tan Fyr, foretages Sprængninger. Naar der sprænges, vises rødt Flag fra Skibene, som arbejder paa Stedet. 38° 51' 14" N. Br. 121° 49' 14" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

1936. Karantænebestemmelser. Norge. — Det europæiske Rusland, med Undtagelse af Guvernementerne Kurland, Livland, Estland, Arkangetsk, Vologda og Olonez, er erklæret smittet af Kolera.

Sverig. — Provinserne Bari, Foggia og Lecce i Italien er erklæret for smittet af Kolera.

Tyskland. — Olessa er erklæret for smittet af Pest.

Spanien. — Bari i Italien er erklæret for kolerasmittet. Skibe fra russiske og italienske Havne maa ikke anløbe nogen Havn, hvor der ikke er Sanitetsstation, men henvises til nærmeste Havn, som har en saadan. Oplysninger om de Havne, der er forsynet med Sanitetsstation, kan faas i Udenrigsministeriet her.

Østerrig. — Karantænebestemmelserne er i Virksomhed overfor Skibe og disses Ladninger, som ankommer fra Havnene i Apulien, Syditalien. Foranstaltninger er truffet mod Indførelse af Kolera. Der føres Kontrol med Rejsende, og naar de ankommer fra mistænkelige Egne, undergives de 5 Dages Lægeeftersyn.

Malta. — Bari og Provinsen Foggia i Italien, er erklæret for smittet af Kolera.

Italien. — Berdansk og Pelt i Rusland er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

342 Noordkust Celebes. Strommenkaan tot Kwardanghaai. 1:200,000, met plan: Vaarwater nabij eiland en Radja en Bokki. 1:100,000. August 1910. Pris: f. 1,00.

Canada:

203 Approches to Saguenay river, river St. Lawrence below Quebec.

N

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Den Danske Lods — 7de Udgave. Slutted den 1ste Juli 1910. Pris: 4 Kr.

Det ostasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Saigon 28./8. til Singapore. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 19./8. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Singapore 12./8. til Perim. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 26./8. til Bangkok. — Pangan, Knudsen, afg. Singapore 22./8. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 28./8. til Genoa. — Samui, de Licht, afg. Marseilles 29./8. til London. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Fredriksstad 28./8. — Cathay, Kruuse, afg. Newcastle on Tyne 12./8. til Cape Town.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, afg. St. Thomas 17./8. til Le Havre. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 27./8. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Portland 27./8. til St. Thomas.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Honfleur 29./8. — Nautik, N. Nielsen, afg. Antwerpen 29./8. til Boston. — Nordsoen, Gram, ank. Königsberg 29./8. — Nexos, Basse, pass. l'Ouessant 29./8. for Aalborg. — Ellen, Hansen, pass. Hirtshals 30./8. for Danzig. — Fylla, Christensen, pass. Helsingør 30./8. for Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. Las Palmas 28./8. for Bonavista. — Hebe, Gregersen, ank. Kongsdal 27./8. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Malaga 28./8. — Laura, Pedersen, ank. Åbo 28./8. — Marie, Jessen, afg. Brahestad 28./8. til Cartagena. — Cito, Jepsen, afg. Cartagena 29./8. til Denia. — Napoli, Brinch, pass. Hirtshals 30./8. for Göteborg. — Dagmar, Mathiasen, ank. Boness 27./8. — Alfa, Lauritsen, ank. Cardiff 28./8.

København. Hafnia, Hansen, ank. Havre 26./8. — Russia, Poulsen, afg. Rotterdam 29./8. — Carl Hecksher, Starck, ank. Wiborg 29./8. — Dania, Lindberg, afg. Filadelfia 17./8. — Normannia, Pedersen, ank. Petersborg 21./8. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 27./8. — Livonia, Jørgensen, afg. Rouen 29./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Helsingør 28./8. — Patria, Larsen, ank. Port Inglis 25./8. — Gratia, Sørensen, ank. Newcastle 11./8. — Astoria, Neergaard, ank. Ferdinandia 30./8.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 17./8. — Gallia, Nielsen, ank. Ghent 26./8. — Caledonia, Hansen, ank. Kronstadt 25./8. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 29./8. — Kotonia, Rasmussen, ank. Koivusaari 29./8.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Dunkerque 30./8. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 18./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kronstadt 30./8. — Estonia, Winckler, ank. Kronstadt 24./8.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Helsingfors 30./8. — Selandia, Troensegaard, afg. Åbo 29./8. — Secalia, Jensen, afg. Toulon 28./8. — Frumentia, Andersen, ank. Petersborg 14./8. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 25./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 29./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Petersborg 26./8. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Terneuzen 27./8. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Petersborg 25./8. — St. St. Blicher, ank. Kings Lynn 28./8. — G. Koch, Jørgensen, afg. Sunderland 30./8. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Frederikshavn 30./8. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Blyth 31./8. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Frederikshavn 28./8. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Sundsvall 30./8. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Kiel 28./8. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Calais 28./8. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Ghent 30./8. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. København 29./8. — Ajax, Brorsen, ank. Kalundborg 30./8.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Gibraltar 24./8. — Martha, Christensen, ank. Stugsund 31./8. — Elna, Rathje, ank. Toulon 29./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 28./8. — Simone, Møller, ank. Kiel 30./8. — Jeanne, Løffler, afg. Archangel 30./8. — Vera, Risø, ank. Antwerpen 29./8. — Daisy, Lagesen, afg. Skutskær 31./8. — Anine, Leth, ank. Archangel 31./8.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Oxelösund 31./8. — Nelly, Clausen, afg. Sevilla 27./8. til Petersborg. — Fanny, Eriksen, afg. Bilbao 31./8. til Pasages. — Lilly, Nielsen, ligger i Helsingør. — Alexy, Lorentzen, afg. Marseilles 22./8. til Aarhus. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 29./8. for Middlesbro. — Mary, Bang, afg. Bristol 31./8.

Frem. Austa, Bagger, ank. Middlesbro 26./8. — Freja, Nielsen, ank. Lovisa 29./8. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 23./8.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Lübeck 27./8. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Wismar 28./8. — Skinfaxe, Faber, ank. København 28./8. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Aarhus 31./8. til Königsberg. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 31./8. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Tynen 27./8. til Lübeck. — London, Bom, afg. Hungerburg 28./8. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Grangemouth 29./8. — Bryssel, Kaas, ank. Trångsund 30./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 26./8. — Wien, Boeck Hansen, afg. Brahestad 24./8. til Grangemouth. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 29./8.

Æra. Energi, Jensen, ank. Kolding 30./8. — Emanuel, Svane, ank. Kjøge 31./8.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Reval 26./8. — Hamlet, Jørgensen, ank. Antwerpen 25./8. — Helge, Pii, ank. Finland 28./8. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 23./8. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Sarpsborg 26./8.

Thore. Gambetta, Riise, afg. Øfjord 28./8. — Ingolf, Schiøtz, afg. Eskeljord 28./8. til København. — Echo, Torgersen, ank. København 29./8. — Sterling, Nielsen, ank. København 30./8. — Kong Helge, Olsen, ank. Øfjord 30./8. — Ryvingen, Madsen, afg. Leith 30./8. til Island. — Ask, Bosch-Nielsen, ank. Thorshavn 30./8.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Petersborg 25./8. til Ghent. — Allan, Nielsen, afg. Umeå 27./8. til West Hartlepool.

Urania. Polarstjernen, Branth, ank. Marseille 21./8. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Hull 18./8.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Derwinthorough 28./8. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 18./8. — England, Andersen, ank. Methil 28./8. — Holland, Poulsen, ank. Windau 29./8. — Rusland, Madsen, afg. Königsberg 28./8.

Europa. Europa, Hansen, afg. Archangel 23./8. — Frankrig, Friis, ank. Rotterdam 23./8. — Tyskland, Danstrup, afg. Dunston 29./8. — Belgien, Nielsen, afg. Petersborg 26./8.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Pillau 29./8.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruuse, ank. Frederikshald 30./8.

Rønne. Freja, Bech, ank. Rødby 23./8. — Ansgar, Møller, ank. Kotka 25./8. — Hermod, Grønvald, ank. København 26./8. — Bornholm, Nykær, ank. Vestervik 26./8. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 26./8. — Leif, Nielsen, ank. Kalmar 26./8. — John Hintze, Knudsen, ank. Karlshamn 27./8.

Svendborg. Guldborg, Rueløkke, ank. Drøbak 25./8. — Kamma, Fisker, ank. Abbeville 25./8. — Solon, Rasch, ank. Dunkerque 25./8. — Standard, Rasmussen, ank. Concorneau 26./8. — Rota, Rasmussen, ank. Göteborg 26./8. — Zampa, Petersen, ank. Skeletå 26./8. — Rossing, Larsen, ank. Middlesbro 26./8. — Emilie, Rasmussen, ank. Fowey 26./8. — Alma, Hansen, pass. Helsingør 26./8. — Newsky, Nielsen, ank. Stubbekjøbing 26./8. — Ester, Petersen, ank. Stockholm 26./8. — Niels Juel, Olsen, ank. Dunkerque 26./8. — Ane, Jørgensen, ank. Höganäs 26./8. — Emanuel, Jensen, ank. Aarhus 26./8. — Britannia, Rasmussen, ank. London 26./8. — Mine, Jørgensen, ank. London 27./8. — Ring Andersen, Hansen, ank. Randers 28./8. — Severine, Jensen, ank. Aarhus 28./8. — Jason, Jensen, ank. Dagelykke 28./8. — Jensen, Eriksen, ank. Dunkerque 28./8. — Aktiv, Mouritzen, ank. Fowey 28./8. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Hobro 29./8. — Peter, Jørgensen, ank. Libau 29./8. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Petersborg 29./8. — Metha, Møller, ank. Kotka 24./8. — Iris, Hansen, ank. Kings Lynn 25./8. — Grethe, Hansen, ank. Umeå 25./8. — Concordia, Henriksen, ank. Luleå 25./8. — Venus, Larsen, ank. Aalesund 28./8. — Valkyrien, Hansen, ank. Bordeaux 30./8. — Ludvig, Larsen, ank. Drøbak 31./8. — Cornwall, Petersen, ank. Aalborg 29./8. — Agnes, Andreasen, ank. Lübeck 30./8. — Brødrene, Jørgensen, ank. Helsingør 29./8. — Urania, Ruback, ank. Grimsby 31./8.

Æra. Niels, Caspersen, ank. Flensburg 27./8. — Fredensborg, Kisby, ank. Falmouth 28./8. — Maren, Albertsen, ank. St. John 28./8. — Theodor, Andersen, ank. København 27./8. — Ami, Christensen, ank. Libau 28./8. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 29./8. — Viking, Weber, ank. Langesund 28./8. — Herkules, Bager, ank. Vejle 29./8. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Lerwick 27./8. — Ingolf, pass. Dungeness 26./8. østg. — Hansigne, Clausen, ank. Queenstown f. O. 30./8. — Norma, Christensen, ank. Southampton 30./8. — Dortha, Boye, afg. København 29./8. til Wemyss. — Haabet, Rise, afg. København 28./8. til Stettin. — Marie, Boye, ank. Libau 30./8. — Johanne, Hansen, ank. Mostyn 29./8. — Christine, Rasmussen, ank. Warnemünde 29./8. — Neptun, Jensen, ank. Lysekil 29./8. — Hekla, Hermansen, ank. Limerick 30./8. — Majus Bay, Friis, ank. Hudiksvall 30./8. — Ellen, Lauritzen, ank. Örnsköldsvik 30./8. — Lauritz, Folmer, ank. Königsberg 31./8.

INDEHOLD

Den norske Amerikalie konstitueret. — København, d. 2. September 1910. — Engelsk Sørtsdom. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekviperer.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Indus triforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken

1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntroskerne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u.

Kompasser

eller
Lord Kelvins System
eget Fabrikat.

Spritskompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat.

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimuthinstrumenter
Pejlstetter

Kikkerter
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldfarts
Loddemaskinør
Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre
Hydrometre
Clinometre

Megaphoner
Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskernes.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 3. ds. blev bl. a. følgende Sager behandledes:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som ulønnet dansk Vicekonsul i Varberg.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Göteborg.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Konsul i Smyrna.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Oprettelsen af et dansk Konsulat i Medan, Deli, paa Sumatras Østkyst.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Genbesættelsen af Posten som dansk Konsul i Gibraltar.

6. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med Forslag til Lov om Eksaminer for Skibsmaskinister underkastedes en første Behandling.

7. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. underkastedes en første Behandling.

8. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til Lov om Handelsbøgers Førelse tiltraadtes med enkelte Ændringer.

9. Skrivelse fra Marineministeriet angaaende Anbringelse af et Sømærke udfor SV.-Enden af Ordrupnæs til Afmærkning af Farvandet mellem Sejro SØ.-Rev og det fra Ordrupnæs udskydende Flak.

10. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Cirkulære Nr. 2 fra Ministeriet for Handel og Søfart til samtlige ved Tilsynet med Sejlskibe m. m. beskikkede Synsmænd (angaaende Beskaffenheden og Anbringelsen af de Lanterner samt Lyd-Signalapparater, som skulle føres af danske Damp- og Sejlskibe) besluttedes indsendt til Ministeriet med Repræsentationens Anbefaling.

Kjøbenhavn, d. 6. September 1910.

Skibsafgifter i russiske Havne. Fra Firmaet Hans Smith, Kronstadt, modtog vi i Lørdags følgende Telegram:

»Erløggelse af Tonnageafgift i hver russisk Havn for mest begunstigede Nationers Skibe ophævet.«

Med denne Sag forholder det sig, efter hvad vi har kunnet bringe i Erfaring, saaledes. Den 18. December 1909 udstedte det russiske Finansministerium, i Henhold til en russisk Lov af 8. Juni 1901, en ny Instruktion angaaende Opkrævning af Skibsafgifter i russiske Havne. Efter de Meddelelser, der indløb til Myndighederne her i Landet, medførte Instruksen imidlertid kun rent formelle Ændringer i de indtil da gældende Regler, og der syntes saaledes ikke at være nogen Grund til at skænke denne synderlig Opmærksomhed.

Delte viste sig dog snart at bero paa en Misforstaaelse. Forinden Instruksen af 18. December 1909 var Forholdet det, at fremmede Skibe, der kommende fra en russisk Havn, i hvilken Afgift var betalt, anløb andre

russiske Havne beliggende ved samme Hav, var fritaget for at betale Afgift i disse sidste, men Bestemmelsen herom fandtes ikke i den ny Instruktion, hvad der foranledigede det russiske Toldvæsen til at opkræve Afgiften af ikke-russiske Skibe i hver af disses Anløbshavne.

Fra flere Sider har der været ført Klage over denne Belastning af ikke-russiske Skibe som værende i Strid med bestaaende Skibsfartstraktater mellem Rusland og vedkommende »mestbegunstigede« Nationer, og som vor Korrespondents Telegram udviser, synes disse Klager altsaa nu at have ført til et tilfredsstillende Resultat.

Vogts Pendulpropeller. Der har længe ikke været hørt noget om det Vogt'ske Fremdrivningsmiddel, men efter hvad der meddeles os, ligger Sagen aldeles ikke stille; der afholdes netop i denne Tid paany Prøver med det Skonnert-Skib, som det ved Ingeniør Vogts utrættelige Energi lykkedes at faa bygget for et Par Aar siden.

Som det vil erindres, viste det sig ved de forrige Forsøg, at Pendulpropelleren og Motoren ikke egnede sig i synderlig Grad til at arbejde sammen, idet Motorens hurtige Bevægelse maatte omsættes til en betydelig langsommere for at passe for Propellerne. Ved denne Transmission gik for stor en Del af Arbejdet tabt, og i rigtig Erkendelse heraf tog Ingeniør Vogt derfor fat paa den i Virkeligheden udviklede Opgave at tilvejebringe en Maskine, der egnede sig for Formaålet — vanskelig maatte Opgaven nemlig blive allerede af den Grund, at Skibets hele Arrangement og Pladsforhold angav snævre Grænser.

Efter flere Forsøg er det imidlertid nu lykkedes at konstruere en Dampmaskine — en Art Pumpetype med en særlig Anordning for Skifteglider og Ekspansionsglider — der synes at skulle give tilfredsstillende Resultater.

Statens statistiske Bureau har udsendt nedenstaaende foreløbige Beretning om Danmarks Handelsflaade 1909. Ved Udgangen af 1909 talte det egentlige Danmarks Handelsflaade i alt 3,831 Skibe over 4 Nette Reg.-Tons med tilsammen 521,755 Reg.-Tons. Aaret før var den samlede Tonnage 517,900 Reg.-Tons, og der er saaledes en lille Fremgang; men i 1908 var der en endnu større Tilbagegang, og Tonnagen er derfor fremdeles lidt mindre, end den var ved Udgangen af 1907, da den udgjorde 523,220 Reg.-Tons. Som Helhed maa de to sidste Aar altsaa betegnes som Stilstandsaar, medens der i de foregaaende fem Aar (1902—1907) var en Stigning paa over 20,000 Reg.-Tons aarlig (fra 414,279 til 523,220 Reg.-Tons).

Handelsflaaden ved Udgangen af 1909 bestod af 652 Dampskibe med 406,365 Reg.-Tons, 738 Motorskibe med 8,658 Reg.-Tons og 2,441 Sejlskibe med 106,732 Reg.-Tons. Fremgangen i Tonnage falder udelukkende paa Damp- og Motorskibe, og Dampskibene viser Fremgang ikke blot i Forhold til 1908, men ogsaa i Forhold til 1907 og samtlige foregaaende Aar. (Motorskibenes Tonnage kendes først fra 1908, idet de tidligere regnedes sammen med Sejlskibene). Stigningen i 1909 var for Dampskibene 4,706 Reg.-Tons, for Motorskibene 551 Reg.-Tons, men for Sejlskibene var der en Nedgang paa 1,402 Reg.-Tons, saaledes at der i alt fremkommer en Stigning paa 3,855 Reg.-Tons.

Af den samlede Tonnage i 1909 var over to Tredjedele hjemmehørende i Kjøbenhavn, nemlig 362,144 Reg.-Tons. Derefter kom Marstal, Svendborg (med Thuro og Troense) og Esbjerg med henholdsvis 28,804, 25,500 og 24,605 Reg.-Tons. Tidligere stod Fanø langt over disse tre Byer, men fra 45,351 Reg.-Tons i 1896 er Øens Flaade af store Sejlskibe aflaget til 7,968 Reg.-Tons i 1909. Kjø-

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

benhavns Overvægt skyldes navnlig Dampskibene og her indenfor aller de store Skibe; af de 139 Dampskibe over 1.000 Reg.-Tons var de 135 hjemmehørende i Kjøbenhavn.

Porhydrometer. En interessant Række Forsøg er, i Følge »Svensk Export«, i disse Dage foretaget i England af London-North Western Railway Co. med et saakaldt Porhydrometer. Dette er et fornylig opfundet Apparat, som ved Hjælp af Fartøjets Nedtrykning i Vandet af en indlastet Kvantitet (forøgede Displacement) nøjagtig angiver Vægten af denne Kvantitet.

London-North Western Railway Co. har udrustet en nybygget Kuldamper »Herald« med dette Apparat. »Herald«, der er bestemt til at forsyne Selskabets Passagerdampere, som løber mellem Holyhead og Irland, med Kul, har en Lastevne af 450 Tons. Med c. 300 Tons Kul om Bord gik »Herald« langs Siden paa Selskabets Damper »Rathmore«, til hvilken der lossedes 23 Tons Kul. Disse Kul blev vejjet yderst nøjagtigt, og ved Aflæsningen af Porhydrometret stemte Resultatet. Derefter førtes »Herald« til Selskabets Kulkran, hvor fire Vognladninger Kul, som ligeledes var nøjagtig vejjet, toges om Bord. Porhydrometret viste nu aller med en Brøkdels Nøjagtighed samme Resultat. For derefter at bestemme hvor hurtigt Kulforsyningen kunde foretages med de Indretninger, som »Herald« har om Bord, gik man langs Siden af Damperen »Slivemoor«, hvis Kulkasser blev fyldt paa mindre end ti Minutter, ved hvilken Lejlighed Porhydrometret viste, at der var lossat 27,5 Tons Kul i denne Tid, eller at Lossningen kunde ske med en Hastighed af 165 Tons i Timen.

Søfolks Ulykkesforsikring. I et til Indenrigsministeriet indsendt Andragende har Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn forespurgt om, hvilke Bevisligheder der ved Mønstringen af et Skib bør kræves for, at samme, som Følge af at det udelukkende benyttes til Dykker- og Bjergningsarbejde, i Henhold til Bestemmelsen i § 3, 2. Stykke i Lov af 1. April 1905 om Søfolks Forsikring mod Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomhed er undtaget fra den nævnte Lov.

I denne Anledning har Ministeriet udtalt, at man maa holde for, at en af vedkommende Reder paa Tro og Love afgiven Erklæring om, at Skibet kun benyttes til Dykker- og Bjergningsarbejde under saadanne Forhold, at Virksomheden omfattes af Lov af 7. Januar 1898 om Arbejderes Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde i visse Virksomheder, jfr. Lovens § 4 A. Nr. 9, maa anses for tilstrækkelig Bevislighed til at undtage Skibet fra Bestemmelserne i Loven af 1. April 1905, og at man maa anse det ønskeligt, at Mønstringsbestyreren ved Paamønstringen gør Mandskabet opmærksom paa, at det ikke er forsikret i Henhold til Loven om Søfolks Forsikring.

Skibsfarten paa Sydamerika. Liverpool, 2. September. (Ritz. Bur.) Tre store Dampskibsselskaber har i Fællesskab besluttet at bygge ti Dampere til Fremme af Skibsfarten paa Sydamerika. Omkostningerne anslaaes til to Millioner Pd. St. Der skal bygges fem Førsteklasses Passagerdampere til Fart mellem Liverpool og La Plata. De fem andre Dampere skal være hurtiggaaende Fragtdampere til Fart mellem London og La Plata.

Valparaiso's Havn. Santiago di Chile, 2. September. (Ritz. Bur.) Parlamentet har vedtaget Lovforslag angaaende Forbedring af Valparaiso's Havneanlæg, hvorved disse bringes paa Højde med de bedste Havne ved det stille Ocean.

Mariager Fjords Uddybning. Mariager, 2. September. (Ritz. Bur.) Mariager Byraad vedtog i Dag enstemmigt at gaa med til Mariager Fjords Uddybning til 18 Fod og i Forbindelse hermed at optage et Laan paa 400,000 Kr.

Kollision. Damperne »Riberhus« og »Octa«, begge tilhørende D. F. D. S., kolliderede den 1. ds. Kl. 9½ Aften paa Korsør Red tæt udenfor Fyryachten. »Octa« blev ramt midtskibs og sank øjeblikkelig. Mandskabet blev reddet. »Octa« var paa Rejse fra Korsør til Kiel med 80 Kreaturer, der alle druknede. »Riberhus«, der var paa Rejse til Korsør med Kul, er indkommen i Korsør Havn. Den har ingen Skade af Betydning taget.

Konsulatvæsenet. Under 21. Februar er Christian Franzen udnævnt til ulønnet dansk Konsul i Madrid.

Under 1. September har Udenrigsministeriet ansat H. Brown af Shoreham som ulønnet dansk Vicekonsul sammesteds under det kgl. Generalkonsulat i London.

Skibbygningskonflikterne i England. London, 2. Septembr. (Ritz. Bur.) Som Følge af en ny Konflikt med Kedelsmedene i Newcastle har Skibsværftsejernes Forening paa et Møde i Carlisle vedtaget en Lockout overfor samtlige Medlemmer i Landet af Kedelsmedenes Forbund fra den 3. September at regne. Lockouten vil berøre 50,000 Arbejdere.

Navigationen paa Riga. I Følge et Telegram af 1. ds. til Børskomiteen i Riga fra den hydrografiske Centralforvaltning er der i Riga Bugten 30 Favne Syd for Vraget af Damperen »Hans Woyatzky« udlagt en Acetylen-Lysbøje, der viser hvidt Blink.

Rettelse. I sidste Nummer af Bladet staar der, i en Artikel om Koprass Brandfarlighed, i tredje Linie fra Neden, at Præmien for Kopra i Sække bliver reduceret. Der skulde have staaet reguleret.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 9/1910, afsagt den 8. Juni 1910. Mægler R. Oberbech-Clausen i Nyborg som Repræsentant for Skonnerten »Svanen« af Marstal samt dennes Skibs- og Ladningsassurandører mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Paa Rejse fra Riga til Vejle med en Ladning paa 214 Tons Hvede, Byg og Oljekager grundstødte Skonnert »Svanen« af Marstal den 3. December 1909 Kl. 5½ om Morgenen paa NØ.-Pynten af Fyns Hoved. Skibet, der er bygget i 1890 og maaler 134 Brutto Reg.-Tons, kom paa Grund ved Højvande. Det kom til at staa med Stævnen i VNV. paa 8' Vand; dets Dybgaaende før Grundstødningen var 10' 6" for og 10' 8" agter. Det var stormende Kuling af SØ. og bygget Vejret. Om Eftermiddagen Kl. 3½ kom Svitzers Bjergningsdamper »Helsingør« til Stede fra Korsør, og Bjergningskontrakt afsluttedes paa sædvanlige Betingelser, saaledes at Bjergelønnen blev fastsat til 30 pCt. af de bjergede Værdier. Vejret havde imidlertid forværret sig, og der blæste en næsten orkan-

agtig Storm fra SV., hvorfor »Helsingør« ankrede op i Nærheden uden at kunne foretage noget den Dag. Næste Dag bedredes Vejret. Ved Middagstid fik man en Slæbetrosse om Bord fra Bjergningsdamperen. Efter at der ved Hjælp af Kerteminde Bjergelav var losset c. 100 Tdr. Hvede om Bord i »Helsingør«, og det paany var bleven Højvande, lykkedes det efter fire Timers Slæbning at faa Skibet flot. »Helsingør« slæbte det derefter til Vejle, som naaedes ved Midnatstid. Næste Dag foretoges Dykkerundersøgelse og det viste sig, at Skibet, der hele Tiden havde været tæt, kun havde taget ringe Skade. Det vurderedes i beskadiget Stand til 11,500 Kr. Værdien af Ladningen udgjorde Kr. 28,749.82 og af Fragten Kr. 1,263.80. Værdien af Bjergernes Materiel er opgivet til 109,000 Kr.

Da Rederiet og Assurandørerne af Skib og Ladning fandt den belingede Bjergeløn altfor høj, indleedes Forhandlinger med Bjergningsselskabet, der tilbød at nedsætte sin Fordring til 7,000 Kr. Da ogsaa dette Beløb af Rederiet og Assurandørerne skønnedes at være for højt, har Citanten samt Skibs- og Ladningsassurandørerne i Henhold til Sølovens § 227 indbragt Spørgsmaalet om Bjerglønns Størrelse for nærværende Ret. Bjergningsselskabet har derefter anlagt Kontrasag mod Skibs- og Ladningsassurandørerne, henholdsvis Søassuranceforeningen Ærø og Schlesische Feuerversicherungsgesellschaft i Breslau, til Betaling af den henholdsvis paa Skib og Ladning faldende Del af Bjergløn med Renter samt Sagens Omkostninger. Parterne er enige om, at den samlede Bjergeløn bør fordeles saaledes, at der paa 100 Kr. kommer Kr. 28.15 paa Skibet og Kr. 70.53 paa Ladningen. Resten Kr. 1.50 falder paa Fragten, men da den ikke har været forsikret, søges der ikke af Kontracilanterne positiv Dom herfor under denne Sag.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder findes nu den oprindelig belingede Bjergeløn betydelig at overstige det passende og derfor at maatte nedsættes til 5,000 Kr. De Kontraindstævnte vil herefter være at dømme til at betale henholdsvis Kr. 1,407.50 og Kr. 3,516.50 med Renter som paastaet. Sagens Omkostninger findes de Indstævnte at maatte betale til Citanten Mægler R. Oberbech-Clausen i Nyborg samt Skibs- og Ladningsassurandørerne med 150 Kr.

„Vikinger“.

Fra en farende Skibsfører har vi modtaget følgende:

Efter mange forskellige Genvordigheder synes der nu at komme Ro over Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, og forhaabentlig har denne Institution dermed overvundet den Modgang, der i vort kære Fødeland synes nødvendig, for at noget nyt og godt kan komme til sin Ret og virke tilfredsstillende.

Den hidtidige Meningsudveksling om Skoleskibet har antagelig bidraget til at henlede Opmærksomheden paa dette Foretagendes store og samfundsnyttige Formaal, og forhaabentlig er der samtidig opnaaet, at den Stand, for hvis Ve og Vel det er startet, vil kunne indse, at Kundskaber er en Magt, der kan bidrage til at højne Navigatorstandens Niveau; samt, at den fra Sejlskibsperioden traditionelle Uddannelses-Metode ikke længere byder Ungdommen de Betingelser, der er nødvendige for, at den paa tilfredsstillende Maade kan udfylde de Pladser, der med Tiden vil tilfalde den, og som den bør være i Stand til at overtage og hævde i Kraft af en til Stillingen svarende teoretisk og praktisk Modenhed.

Tidligere var praktisk Færdighed tilstrækkelig som Værdimaaler for Befalingsmænds Dygtighed og dermed en absolut Betingelse for Forfremmelse, og det samme er vel endnu Tilfældet i Sejlere, men derimod ikke i Dampere, med mindre der tillige haves en tilsvarende teoretisk Ud-

dannelse, og som saadan kan den af Staten paabudte Navigations-Undervisning ikke betragtes som fyldestgørende.

De unge Sømand, der i Skoleskibet har gennemgaaet en treaarig teoretisk og praktisk Forberedelse under faglig og sagkyndig Vejledning, vil forhaabentlig i den Tid have tilegnet sig saadanne Kundskaber, at disse bør kunne betragtes som meget nær Idealet for den, der som Begynder søger en videre Uddannelse som Befalingsmand i Dampere.

Naar i en nær Fremtid det første Hold Elever afmønstres fra »Viking«, vil der imidlertid melde sig et hidtil upaaagtet Spørgsmaal: Hvorledes kan der bedst sørges for, at de nyttige og kostbare Kundskaber, som ubemidlede Elever har modtaget gratis, kommer Skibsfarten og dem selv til Gode. I Skibet er Eleverne uddannet uden Hensyn til Betalingsvilkaar med det fælles Formaal at blive dygtige Navigatører; men denne Lighed holder op, naar Skibet forlades, og nogle straks tager fat paa Kampen for Tilværelsen.

For at »Viking«s Elever kan opnaa den fulde Nytte af de fremmede Sprog, der lærtes i Skoleskibet, er det nødvendigt, at de for en Tid søger Ansættelse som Matros i fremmede Nationers Skibe; men der kan ellers ingen Fordele ventes af deres Ophold i Folkelukafet, snarere det modsatte; thi de udsættes der for Paavirkning og Fristelser, som det er heldigst at undgaa. Skal de selv tjene til Styrmandseksamen, maa man regne med, at der næppe kan stoles paa, at de paa egen Haand vil fortsætte den Nøjsomhed, der paa Skibets lange Rejse var en Nødvendighed. Skulde ikke alle Eleverne opnaa at faa Styrmandseksamen, maa det meget beklages.

Det er en bekendt Sag, at Majoriteten af de Mænd, der som Fører af Englands største og hurtigste Dampere har bidraget mest til denne Nations ualmindelige maritime Udvikling og dens Sømandsstands gode Renommé, aldrig har boet i noget Folkelukaf eller været udsat for Paavirkning derfra; men har efter udstaaet Apprentice — Læretid — taget anden, Styrmandseksamen og funden Ansættelse som Understyremand. Lignende Vilkaar kunde vistnok tænkes at passe ogsaa paa vore Forhold; vore Søfolk vilde sikkert vinde ved, at Staten indførte Eksamen for anden Styrmand og derved gav ubemidlede en Mulighed for at avancere ved egen Sparsommelighed under Forhold som de, vore vestlige Naboer nyder godt af.

Det har dog vist lange Udsigter med Lovforandring i Favør af Sømand, og derfor henledes nu Opmærksomheden paa denne Sag i Haab om, at der maa findes Udveje, hvorved de ubemidlede Elever fra »Viking« kan opnaa pekuniær Assistance under Forberedelse til Styrmands-Eksamen, naar den Tid kommer. De unge Sømand har næppe noget at sætte som Pant eller Udsigt til at skaffe Kautionister; men skulde der t. Eks. ikke findes nogen, der som Pant vilde modtage en Livsforsikrings Police af vedkommende? Det er vist en Udvej, der nok kunde anvendes til at reducere Risikoen.

Skipper.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet uforandret fra sidste Uge og ret tilfredsstillende.

Bottenhavet har rigeligt med Tilbud særlig for noget større Sejlere, og Tyskland er fremme med en Del ny Ordre saavel fra Bottenhavet som fra Finskebugten; Rusland har ligeledes nogle ny Ordre i Foderstoffer samt enkelte Trælaster. Danmark har begyndt Afskibning af Kornlaster til Udlandet, og ventelig vil der komme flere

Laster frem i Løbet af Maanedene. Østnorge er vedvarende uden videre Interesse.

Returfragter Vest fra tilfredsstillende Behovet, og Markedet maa betegnes som fast med en lille Stigning i Raterne, ligesom Ekspeditionen er meget god paa Kulpladserne.

Hvad angaar de mindre Skibe er der endnu ikke store Forandringer at berette; Nordtyskland er til Dels uforandret med forholdsvis faa Tilbud. Königsberg noterer 4½ M., men har iøvrigt ikke mange Laster. Danzig, Stolpmünde, Stettin noterer tidligere opgivne Rater. Greifswald sluttede nogle Skibe for Rug 3¾ M., Havre 4¾ M., men er aller noget roligere. Fra slesvigske Pladser udbydes flere Havreladninger til gennemgaaende ret lave Rater; men i det store og hele præger Livligheden ikke denne Del af Fragtmarkedet. Med Hensyn til Sverig har Sydsverig atter flere Ladninger i Markedet, navnlig fra Karlskrona, og næsten til de fleste tyske Havne. Halmstad har i Øjeblikket kun til Lübeck, samt til Hamburg. Lysekil er flov, men har dog Laster og noterer bl. a. til Stralsund, Flensborg 4. M., Danzig 4 à 4½ M. samt til Elben, hvortil Tonnage søges meget presserende. Danmark har fra Provinserne yderst lidt; en enkelt Bygledning til Kristiania har været fremme, men den rigtige Sæson er endnu ikke begyndt. Kjøbenhavn synes noget fastere, da der i disse Dage er ankommet et Par Dampere med Hvede og Bomuldsfrøer, og der er for Tiden ikke særlig mange fragtsøgende Skibe; der sluttedes Hvede til Nakskov 11 Øre, Bomuldsfrøer til Burgståken (50 Tons) 18 Øre, og der udbydes Hvede til Odense, Bandholm og Gøteborg samt Kager til Samsø og Jylland.

Fra Sø og Land.

Et Vrag fra den store Armada. Fornylig er der under Ledelse af Oberstløjtnant Foss i London blevet paabegyndt Forsøg paa at bringe Skatte frem for Dagens Lys fra et i Tobermory-Bugten sunket Skib »Florenzia«, der hørte til den store spanske Armada, af hvilken, som bekendt, mange Skibe forgik ved Englands og Irlands Kyster.

Dykkerne, der nu har været nede ved »Florenzia«s Vrag, har allerede fundet nogle smaa Kanonkugler, nogle Bøsseløb og Krudtpunge samt et Par Mønter, som er bleven sendt til »British Museum« til nærmere Undersøgelse.

Man venter sig betydelige Resultater af de paagældende Undersøgelser ved Anvendelsen af nogle ny Bore- og Løfteapparater, der kan optage Dynd og Kalk, som da straks underkastes nærmere Undersøgelse.

Vragets nøjagtige Beliggenhed er forøvrigt ikke endnu fuldt bestemt. (»Berl. Tid.«.)

Flaskepost. En Flaske udkastet af Direktionen for »Mariners Biological Laboratory« i Plymouth, indeholdende et Postkort med Rubriker til Udfyldning af Oplysninger om Findested og Dato, er den 20. August d. A. funden paa Sønderho Strand efter fem Ugers Drift fra Plymouth. Finderen udfyldte Postkortet og afsendte det efter den opgivne Adresse.

Verdens ældste Fyrtaarn. Mellem de 7 Underværker, Oldtiden kendte, regnedes Fyrtaarnet ved Alexandria for et af de vigtigste. Det var under Ptolemæus Filadelfus bygget af Arkitekten Sostratos fra Knidos og blev indviet c. Aar 280 f. Kr. Det blev Forbilledet for alle antike Fyrtaarne, og dets Konstruktion er i sin geniale Simplicitet ogsaa efterliget af alle senere Tider paa Grund af den monumentale Virkning.

Taarnets Ydre bestod af tre Led, nederst en kvadratisk Grundbygning c. 60 Meter høj. Denne havde paa Sydsiden en højtliggende Indgangsdør, hvortil en monumental Trappe førte, men ellers var der kun smaa Luger til Dagslysets Indtrængen. Underbygningens fire Kanter afsluttedes foroven med Sø-Kentaureer af Bronze. Næste Afsnit var ottokantet, 30 Meter højt, havde som det forrige en Platform foroven og Luger til Lyset. Tredie Afsnit var cirkelrunt, bar Lanteren, eller vel rettere Fyrpladsen, og over denne stod den berømte Poseidon-Statue. Taarnets Indre rummede foruden en Drikkevandsbeholder, der fik Vand gennem en Ledning fra Alexan-

dria, derefter kom en Vindelgang, saa bred og saa jævnt stigende, at man kunde ride op i Taarnet. Udenom denne Rampe laa der over 300 Forraadskamre og i Midten af Taarnet var der et Hejseværk for Brændstet.

Bygningens samlede Højde angaves at have været henved 120 Meter.

Der ses ikke Ruiner af Taarnet, men — hvis saadanne eksisterer, som Rester af Fundamentet maaske — da véd man, at de maa ligge under Fort Kaitbey udenfor Aleksandria.

(Berl. Tid.)

Et Drama paa Søen. Fire Maaneder i Drift med en Skonnert i det indiske Ocean. Kaptajnen paa det engelske Dampskib »Telemachos« beretter, at han den 7de Maj i det indiske Hav saa en lille Skonnert drive for Vind og Vove, og at han om Bord i dette Skib, der hørte hjemme paa de af Franskmandene ejede Øer, Seychellerne i det indiske Hav, kun fandt en 19aarig Mand, der afgav følgende Beretning:

Den 8de Januar 1910 kom han som Matros om Bord i den lille Skonnert, der ejedes af Faderen, Mahé paa Seychellerne. Om Bord befandt sig, foruden ham, kun Kaptajnen og en anden ung Matros. Skonnerten skulde hente Guano paa en anden Ø i det indiske Hav, men kom i haardt Vejr ud af Kurs, og tilsidst vidste Kaptajnen ikke, hvor man befandt sig. Af en Dampner fra Liverpool, som Skonnertens Kaptajn gik om Bord i, da Vand og Proviant var ved at slippe op, fik han en Tønde Vand, en Del Kartofler og Grøntsager samt nogle Klæder. Matrosen fortæller, at Dampneren ikke vilde tage Skonnertens Besætning om Bord, men gav Kaptajnen Anvisning om Kursen, han skulde styre m. m. Skonnerten sejlede af Sted; Vand og Proviant slap op. Dagene noteredes ikke længere; en Gang imellem fangedes lidt Fisk, som man dog ikke kunde koge; lidt Regnvand opsamledes ligeledes imellem. Tilsidst døde den anden Matros af Tørst, og kort Tid forinden »Telemachos« fandt Skonnerten, døde Kaptajnen, hvis Lig Matrosen ikke havde Kræfter til at kaste over Bord.

Ogsaa i vore Dage er Sømand udsat for haarde Lidelser.

(Berl. Tid.)

Kaptajn Slocum. I Følge Meddelelse fra Amerika maa det befyrgtes, at den dristige Sømand, Kaptajn Joshua Slocum, er omkommet, da der ikke har været hørt fra ham, siden han for c. 18 Maaneder siden sejlede fra Vineyard Havn til Vestindien, skriver »Shipp. Gaz.«. For 15 Aar siden vakte Kaptajn Slocum megen Opsigt ved ganske ene at foretage en Verdensomsejling i sin lille Kutter »Spray«; en Bedrift, som sikkert ikke noget andet Menneske har gjort ham efter. »Spray«, der var en lille Skude paa c. 13 Tons, gik fra en af de østlige amerikanske Havne gennem Magellans Strædet, over Stillehavet til Australien, derfra gennem Torres Strædet, tværs over det indiske Ocean til Syd Afrika og derfra tilbage til De Forenede Stater. Der hændte Kaptajn Slocum mange Eventyr paa denne dristige Rejse, som han har beskrevet i en underholdende Bog.

Nybygninger, Køb og Salg.

Et Rederi i Marstal har i Følge »Ærø Avis« fornylig købt en 3 m. Staalskonnert »Voorlichter«. Skibet, der maaler 292 Reg. Tons, er bygget i Holland i 1902. Føreren bliver Kapt. E. Albertsen og korresponderende Reder Herman E. Boye & Co.

Paa Skibsbygger Niels Hansens Værft i Marstal er fornylig Kolen lagt til et nyt Skib, som Værftet bygger for egen Regning.

Skibet kommer til at maale c. 80 Tons.

»Ærø Avis«.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik
i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Høstemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab, Adolph Andersen, Schuberth, afg. herfra 3./9. til Riga. — Alexandra, Nielsen, afg. Kryonery 3./9. til Piræus. — Algarve, Borries, ank. Valencia 3./9. — Anglo Danne, Wiencke, ank. Stettin 4./9. — A. N. Hansen,

Kruise, ank. Dunkerque 29./8. — Antwerpen, Madsen, ank. Savannah 3./9. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 20./8. til Rotterdam. — Arno, Strubberg, afg. Sundsvall 2./9. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Riga 3./9. til Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 4./9. til Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Denia 4./9. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 30./8. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Lissabon 2./9. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 4./9. fra Pillau. — Dagmar, Bøgvad, pass. Dartmouth 2./9. hertil. — Douro, Søberg, ank. Antwerpen 31./8. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 4./9. — Florida, Andersen, ank. Nørre Sundby 3./9. — Frederik, Thomsen, afg. London 3./9. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 31./8. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 31./8. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 27./8. til New York. — Hengest, Munck, ank. hertil 5./9. — Hjelm, Kyllsbech, afg. herfra 5./9. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Dartmouth 31./8. til Barcelona. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 5./9. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 3./9. til Libau. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 2./9. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, ank. hertil 4./9. — Kursk, Gommesen, ank. hertil 4./9. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./9. — Loire, Craignou, ank. hertil 3./9. — Louise, Larsen, ank. hertil 2./9. — Louisiana, Ørsted, afg. New Orleans 2./9. for Rotterdam. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Petersborg 2./9. hertil. — Moskoy, Jonsen, afg. Antwerpen 4./9. til Aarhus. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Girgenti 30./8. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Petersborg 4./9. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisevette, ank. hertil 1./9. — Omsk, Harder, afg. Libau 3./9. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./9. til Kristiansand. — Perm, Christensen, ank. Libau 31./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 2./9. til Boston. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 2./9. til London. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 2./9. til Antwerpen. — Saxo, afg. Pillau 4./9. hertil. — Seine, Damp, ank. hertil 5./9. — Texas, Mühlhoff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 4./9. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Barcelona 29./8. — Tyr, Thaning, ank. hertil 4./9. — United States, Gøtsche, ank. hertil 30./8. — Vendsyssel, Larsen, afg. Antwerpen 4./9. hertil. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 3./9. Syd paa. — Karin, afg. Liverpool 3./9. hertil. — Vadsø, ank. Stettin 2./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Braundt, ank. Petersborg 2./9. — Johan Siem, Nielsen, afg. Dunkerque 2./9. til London. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 1./9. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 2./9. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./9. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kronstadt 24./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 1./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Miramichi 28./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Uleåborg 3./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Petersborg 26./8. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Nicolaistad 3./9. til Ny Carlsby. — Newa, Dahl, ank. Archangel 24./8.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Singapore 4./9. til Penang. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 19./8. for Hongkong. — Siam, Cortsen, afg. Perim 2./9. til Suez. — Chumpon, Hausen-Raun, ank. Bangkok 3./9. — Pagan, Knudsen, afg. Singapore 22./8. til Suez. — Bandon, Thomsen, afg. Antwerpen 28./8. til Genua. — Samui, Licht, afg. Marseilles 29./8. til London. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Nørre Sundby 4./9. — Cathay, Kruuse, afg. Newcastle 12./8. til Capetown.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingeman, ank. London 3./9. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 27./8. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Portland 27./8. til St. Thomas.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Tynen 2./9. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 4./9. — Elua, Rathje, ank. Toulon 29./8. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 28./8. — Simone, Møller, afg. Kiel 3./9. — Jeanne, Løffler, afg. Archangel 30./8. — Vera, Risø, ank. Antwerpen 29./8. — Daisy, Olsen, afg. Skutskar 31./8. — Anine, Leth, ank. Archangel 31./8. — Kamma, Larsen, afg. Tyne Dock 1./9.

Fans-Senderho. Martha, Fischer, afg. Rio Grande 30./8. til Falmouth f. O.

Vesterhavet. Marie, Jessen, pass. Hanstholm 2./9. for Kartagena. — Nautik, Nielsen, ank. Boston 31./8. — Nordsoen, Gram, ank. Stockholm 2./9. — Nexos, Basse, ank. Aalborg 3./9. — Ellen, Hansen, ank. Neufahrwasser 2./9. — Fylla, Christensen, pass. Hook of Holland 2./9. for Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. St. Vincent 31./8. — Hebe, Gregersen, afg. Kongsdal 31./8. til Råfso. — Inger, Schiff, pass. Gibraltar 2./9. for Hull. — Johanne, Thøgersen, ank. Sevilla 31./8. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Cadiz 3./9. — Laura, Pedersen, afg. Åbo 1./9. til Sevilla. — Napoli, Brinch, afg. Göteborg 3./9. til København. — Bodil, Uldall, ank. La Rochelle 3./9. — Dagmar, Mathiasen, ank. Esbjerg 2./9. — Norma, Mikkelsen, ank. Goole 3./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Bristol 31./8.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 31./8.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 3./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Hull 3./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Terneuzen 1./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 3./9. — Peter Willemoes, Møller, ank. Kjøbenhavn 5./9. — G. Kock, Jørgensen, ank. Horsens 2./9. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Terneuzen 2./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Korsør 3./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Frederikshavn 3./9. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Hernösand 1./9. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Kiel 1./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Calais 28./8. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Ghent 30./8. — T. M. Werner, Hansen, Holm, afg. Kjøbenhavn 3./9. — Ajax, Brorsen, afg. Kallundborg 3./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Blyth 2./9. — Freja, Nielsen, afg. Lovisa 1./9. — Vera, Thing, afg. Antwerpen 23./8.

Form. Sara, Jensen, ank. Lapvik 1./9. — Helene, Sørensen, ank. Libau 4./9. — Sjælland, Dam, afg. Brake 2./9. — Agnete, Sonnichsen, afg. Odense 3./9. — Hermia, Hansen, afg. Fairwater 2./9. — Alice, Schultz, afg. Grangemouth 30./8.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Havre 2./9. — Russia, Poulsen, afg. Newcastle 2./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Wiborg 2./9. — Dania, Lindberg, ank. Rotterdam 2./9. — Normannia, Pedersen, afg. Petersborg 1./9. — Euxinia, Lund, afg. Leith 23./8. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 27./8. — Livonia, Jørgensen, ank. Blyth 31./8.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Grangemouth 2./9. — Patria, Larsen, ank. Port Inglis 25./8. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 1./9. — Astoria, Neergaard, ank. Fernandina 30./8.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Petersborg 31./8. — Gallia, Nielsen, ank. Ghent 26./8. — Caledonia, Hansen, ank. Petersborg 2./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kronstadt 29./8. — Kotonina, Rasmussen, afg. Wiborg 31./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Methil 2./9. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfa 18./8. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kronstadt 31./8. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 3./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Helsingfors 31./8. — Selandia, Troensegaard, afg. Åbo 29./8. — Secalia, Jensen, afg. Oran 1./9. — Frumentia, Andersen, afg. Petersborg 1./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 25./8.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 29./8.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 31./8. — London, Bom, afg. Hungerburg 28./8. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Grangemouth 29./8. — Bryssel, Kaas, ank. Trångsund 30./8.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 26./8. — Wien, Boeck Hansen, ank. Grangemouth 21./8. — Roma, v. Thun, ank. West Hartlepool 29./8.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Lübeck 31./8. — Rimplaxe, Westergaard, ank. Neustadt 3./9. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 3./9. til Libau. — Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg Pr. 2./9. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 1./9. til Rotterdam.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Oxelösund 31./8. — Nelly, Clausen, afg. Sevilla 27./8. til Petersborg. — Fanny, Eriksen, ank. Pasages 2./9. — Lilly, Nielsen, ligger i Helsingør. — Alexy, Lorentzen, pass. Gibraltar 29./8. for Aarhus. — Dagny, Sørensen, ank. Hartlepool 3./9. — Mary, Bang, afg. Bristol 31./8. til Helsingfors.

Sejlskibe.

Æro. Dana, Pedersen, afg. Hamburg 31./8. til Balua. — Marstal, Hansen, ank. Kjøbenhavn 31./8. — Gloria, Fabricius, ank. Dysart 30./8. — Fuglen, Schmidt, ank. Fowey 1./9. — Claudia, Aaberg, afg. Cadiz 31./8. til Rio Grande do Sul. — Mars, Stegmann, ank. Rasvåg 1./9. — Ruth, Nielsen, afg. Glasgow 30./8. til St. John. N. F. — Argo, Clausen, ank. Nelson 1./9. — Nathalia, Eriksen, ank. North Sydney 1./9. — Genius, Bastrup, ank. Moldon Revar 2./9. — Thor, Kromann, afg. Hamburg 1./9. til Maracaibo. — Veritas, Staugaard, ank. Nykjøbing S. 2./1. — I. Kofod, pass. Dover 31./8. vestg. — Johanne, Stegmann, ank. Aarhus 2./9. — Kiana, Christensen, ank. Greenwich 2./9. — Mathilde, Hansen, ank. Kotka 2./9. — Karen, Albertsen, ank. Greifswald 2./9. — Merkur, Christensen, ank. Macdeif 30./8. — Arietis, Andersen, ank. Trångsund 3./9. — Ariel, Christensen, ank. Ipswich 3./9. — Immanuel, Bager, ank. Flensborg 3./9. — Ingolf, Olsen, ank. Svendborg 3./9.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 6. September 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — »Vikinger«. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Bliikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

En Redningsbaad,

køberfast, med Luftkasser. Nyt. 19 Fod lang, med 2 Master og 3 nye Sejl, sælges for 300 Kr., hvilket er under halv Værdi, ved

J. P. Sørensen,
Amtoft pr. Vesløs St.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

St Petersburg
Tlgr.: „Hansencronstadt“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,
Cronstadt.

Tlgr.: „Hansencronstadt“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vellholm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPIERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

G. C. de Baerdemaecker

Skibsmægler og

Speditør

Gent, Belgien.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 9. September 1910.

Tonnageafgifter i russiske Havne. Idet vi henviser til vor Artikel i sidste Nummer af Bladet angaaende dette Spørgsmaal, aftrykker vi nedenstaaende Skrivelse, som vi har modtaget fra Firmaet Hans Smith i Kronstadt:

»Den russiske Skibstonnageafgift af 20 Cop. pr. Netto Reg.-Ton, der hidtil kun opkrævedes i den første Havn et Skib paa en og samme Rejse anløb, var fra dette Aars Begyndelse for udenlandske Skibes vedkommende besluttet opkrævet i hver enkelt Havn.

Efter min i sin Tid udtalte Anskuelse turde Rusland savne Berettigelsen til den ny Forordning, og jeg har nu faaet Medhold heri, idet der nemlig fra russisk Side bekendtgøres følgende:

»Tonnageafgift. Finansministeriet bekendtgør, at russiske Skibe, der gaar i udenlandsk Fart til russiske Havne i et og samme Hav, er fritaget for Tonnageafgift i mere end én Havn, ganske bortset fra hvilke Toldforretninger de har at udføre.

Samme Begunstigelse tilstaas ogsaa udenlandske Liniedampskibe, naar de anløber de i deres Ruter angivne russiske Havne, forudsat at Afgiften en Gang aarligt er betalt i en af disse nævnte Havne.

Ligeledes skal i Følge Meddelelse fra Udenrigsministeriet denne Begunstigelse indrømmes Skibe af de Nationer, som i Følge Handelstraktat med Rusland gensidigt tilstaar hinandens Handelsskibe Rettigheden til frit at anløbe én eller flere af det paagældende Lands Havne, naar Afgiften bevislig er erlagt i den først anløbne Havn, saa vel som Skibe, hvis Nationer med Hensyn til Skibsafgifter nyder Mestbegunstigelsesret; ogsaa disse har kun at erlægge Afgiften en Gang ved Anløbning af den første russiske Havn.

Derimod underkastes Skibe, hvis Nationer ikke i Følge Traktater har sikret sig ovennævnte Begunstigelser, de ny Bestemmelser om Opkrævelse af Afgiften i hver russisk Havn, der i direkt Rækkefølge anløbes.»

Forskellige Rederier har sikkert Reklamationer at gøre for allerede erlagt Dobbeltafgift, hvorfor jeg skal tillade mig at gøre opmærksom paa, at samme stedse bør være ledsaget af de forskellige Toldkamres Kvitteringer.»

Kronstadt, den 3. September 1910.

Hans Smith.

Porhydrometeret som Ladningsvejer. Om dette Apparats Betydning med Hensyn til Iseksporten skriver Skibsreder F. Gundersen i Bergen den 9. Juli d. A. i »Norges Sjøfartstidende« følgende:

Jeg tror, at det nylig fremkomne Kontrolapparat »Porhydrometer« vil kunne afhjælpe flere af de Mangler, som hæfter ved Iseksporten. Ved Anbringelsen af et saadant Apparat paa Skibene, vil man til enhver Tid være i Stand til nøjagtig at kontrollere, hvor meget der indlastes, hvormeget der svinder paa Rejsen, og hvor meget der udleveres paa Lossepladsen, alt automatisk nøjagtigt.

Jeg har for Tiden en Model af Apparatet opstillet paa Børsen her, og den vækker almindelig Beundring. Især er det Apparatets Enkelthed, som gør det bemærkelsesværdigt. Paa de i den Britiske Kanal oprettede ny Kuldepoter for Bunkers i Portland og i Brixham ved Dartmouth, er »Porhydrometret« installeret. The Steamship Owners Co-operative Association har i Aar Kontrakt med The Denaby & Cadby Main Collieries, som er Ejere af disse Depoter, og vi har fra alle de Skibe, som har forsynet sig med Bunkerkul paa denne Maade, særdeles tilfredsstillende Rapport, og det uagtet Leverancerne har varieret lige fra Femten til et Par Hundrede Tons. Det viser sig saaledes, at »Porhydrometeret« i Praksis er fuldt

ud paalideligt og nøjagtigt. Uagtet jeg kun har haft Modellen her i otte Dage, er jeg allerede nu i Underhandling om Anbringelsen af »Porhydrometeret« paa nogle af vore største Dampere, da man ser, hvad Nytte man kan have af samme ikke alene for Kontrol af Bunkerkul, men af al Slags Dødvægtslast.

Ferieplassagerer i Fragtdampere. Fra Marseille skrives til »Norges Sjøfartstidende«:

Det hænder ofte, at Skibe, som ankommer hertil i Ballast, har Passagerer om Bord. I denne Forbindelse henledes Skibsredernes Opmærksomhed paa, at Skibene derved paadrager sig store Udgifter — de anses nemlig i saa Fald ikke som værende i Ballast — hvorfor de maa betale Tonnageafgifter.

Dette er Reglen, om den end enkelte Gange har været overset af Myndighederne saaledes, at Skibene, til Trods for at de har haft Passagerer om Bord, er blevet indklareret som ballastede.

For at undgaa denne Tonnageafgift bør mulige Passagerer opføres paa Mandskabslisten i en eller anden Egenskab. De Passagerer, der er med Fragtbaade, er i Almindelighed Kaptajnens eller Officerernes Paarørende eller Venner, som er ude paa Ferietur.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har dette fra det kgl. Gesandtskab i Wien modtaget en ungarsk Forordning af 23. Juli d. A. angaaende de Forholdsregler, Handelsskibe skal iagttage overfor Krigsskibe og Fæstninger.

Af Forordningens Bestemmelser har enkelte Hensyn ogsaa til fremmede Nationers Skibe; saaledes paabydes det, at alle Skibe paa det østrigsk-ungarske Søterritorium skal have deres Flag hejst fra Solopgang til Solnedgang, ligesom dette altid skal hejses, naar et østrigsk-ungarsk Marineskib, der selv fører Flag, mødes paa Søterritoriet, og naar Skibet gaar i Havn.

Skibsbyggeriet i Norge. Efter Norsk Veritas halvjaarlige Opgivende var der den 1. Juli 1909 40 Skibe med 21,140 Tons (Brutto for Dampene og Netto for Sejlerne), den 1. Januar 1910, 48 Skibe med 27,850 Tons, og den 1. Juli 1910, 46 Skibe med 25,870 Tons, under Bygning i Norge. Heraf var henholdsvis 4, 2 og 3 Sejlskibe med tilsammen 325. 330 og 500 Tons, medens Resten var Dampskibe af Staal.

Skibsbyggeriet i De Forenede Stater. I Følge en Aarsberetning fra Skibsfarts-Bureauet i Washington blev der i sidste Finansaar bygget 1,052 Handelsskibe, med 347,025 Tons, i De Forenede Stater imod 1,362, med 232,816 Tons, det foregaaende Aar. Blandt de ny Fartøjer var der 333 Lægttere og Kanalbaade og 135 Sejlskibe. Den største af femten i Aarets Løb byggede Oceandamper af Staal var »Wilhelmina«, med 6,794 Tons, medens Skonnerten »Wyoming«, med 3,730 Tons, var det største af de i De Forenede Stater byggede Træskibe. (Hamb. Nachr.)

Konflikten paa de engelske Skibsværfter. London, 5. September. (Ritz. Bur.) Udsigterne for en snarlig Ophævelse af Lockouten i Skibbygningsfaget har bedret sig meget. Bestyrelsen for Kedelsmedenes Forbund har besluttet at lade foretage en Afstemning blandt Forbundets Medlemmer om, hvorvidt de billiger de Garantier, som Besyrelsen vil give Arbejdsgiverne. Mellem disse og Arbejderne er der indledet Forhandlinger

om Bilæggelse af Konflikten. Forhandlingerne drejer sig navnlig om Arbejdsgivernes Fordring om, at der fra Arbejdernes Side skal afgives en Forsikring om ikke at ville gentage Strejke i de for Øjeblikket af Strejke ramte Grene af Skibbygningsfaget.

Den norske Amerikalinie. Damperen »Kaiser Friedrich«, som er blevet købt af den norske Amerikalinie, er bygget paa Schickaas Værft til Norddeutscher Lloyd, men blev ikke modtaget, da den ikke svarede til Kontraktens Betingelser. Damperen har ligget ledig i Hamburg de sidste to eller tre Aar. Dér er Skibet i Almindelighed blevet betragtet som en »Kulsluger«, skriver »Shipp. Gaz.«, hvorfor man lykønsker Værftet til at være sluppet af med det til en god Pris.

Oprindelsescertifikater for Varer i spanske Havne. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Ministeriet for Handel og Søfart har det spanske Sundhedsvæsen nu paabudt at der i alle spanske Havne for Fremtiden vil blive forlangt Oprindelsescertifikater for alle Varer, som ankommer dertil, uanset disses Herkomst og Oprindelse. Certifikatet bør bekræftes af vedkommende spanske Konsularembudsmand i den Havn, hvor Varerne indskibes.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 7. September. (Ritz. Bur.) Ved Sø- og Handelsrettens Døm i Dag er Firmaet C. K. Hansen paa det i Marseille hjemmehørende Dampskib »Edmond Gustave«s Vegne dømt til at betale Em. Z. Svitzers Bjergsningsentreprise 32,000 Kr. for Bjergning af det nævnte Skib, der den 5. Marts 1910 grundstødte paa Anholt Østrev.

Druknet. Odense, 7. September. (Ritz. Bur.) Kaptajnen paa Skonnerten »William« af Halmstad, Olsøn, der for Tiden ligger ved Odense, er i Morges fundet druknet i Odense Havn.

En tysk Motor-Rutebaad.

Hamburg—Amerika Linien har hos Firmaet Blohm & Voss' Værft i Hamburg bestilt en ny Rutebaad paa 9,000 Tons, bestemt til Atlanterhavsruten, med Motor som Drivkraft. Farten skal være $12\frac{1}{2}$ Knob.

Det forlyder, at Skibet vil blive forsynet med to Dieselmotorer hver paa 1,500 HK., som vil blive bygget i Tyskland. Dobbelt-Skruerne, der vil blive forholdsvis mindre end en Dampers af samme Størrelse, vil komme til at gøre c. 150 Omdrejninger i Minuttet. Med Hensyn til Brændselsspørgsmaalet kan det fremhæves, at Dieselmotoren kræver $\frac{1}{2}$ lb. Brændsel pr. HK., sammenlignet med c. 2 lb. til den bedste Dampmaskine. Det Brændsel, som bruges til en Dieselmotor, er raa Affalds-Petroleum, der er den billigste Olje, som kan faas. Denne Olje kan købes i England for c. 40 sh. pr. Ton, men er maaske lidt dyrere i Tyskland. Da det ny tyske Skib — som siges at blive en Fragtbaad — skal fare paa Nordatlanterhavet, vil det ingen Vanskeligheder faa ved at forskaffe sig Affalds-Petroleum. Denne haves paa Lager i Tyskland og kan altid faas i Amerika, eller rettere, da den kom-

mer fra De Forenede Stater, kan den købes billigere dér end paa denne Side af Atlanterhavet.

Maskiningeniørerne har allerede i nogen Tid haft deres Opmærksomhed henvendt paa de Fremskridt, som er gjort paa Skibsmotorens Omraade, og de har forudset, at denne Maskintype vilde finde Anvendelse i den oversøiske Fart, men ingen har dog tænkt sig, at et Skib paa 9,000 Tons allerede nu skulde blive forsynet med Motor. Ved Udviklingen af Motorer med stor Kraft har Diesel-Kompagniet utvivlsomt indtaget en ledende Stilling. For nogen Tid siden konstruerede det en fire-Cylinders Maskine paa 1,000 HK., som blev benyttet til Forsøg, endskønt denne Maskine kunde have været anbragt i et Skib med fuld Sikkerhed for, at den vilde arbejde tilfredsstillende. Som et yderligere Skridt i denne Retning vides det, at Diesel-Kompagniet nu har fremstillet en én-Cylinder Maskine paa 1,000 HK. Saavidt vides er den største Dieselmotor, som hidtil har været anvendt i et Skib, kun paa 500 HK. og er anbragt i en Lystyacht. Af andre Motorer end Dieselmotorer, som har været anbragt i Skibe, er den største kun paa 300 HK.

Med Hensyn til det ny tyske Skib, vil det være af Interesse at paapege nogle af de økonomiske Fordele, som kan ventes. For det første vil Bunker-Rummene blive reduceret med 75 pCt., man behøver ikke at bekymre sig om Kedler, og Maskineriets Vægt vil blive meget reduceret. Lastevenen vil derfor blive forøget i høj Grad. Maskinpersonalets Antal vil blive betydeligt mindre, dog kan det i Øjeblikket ikke nøjagtig siges, hvor mange Maskinister der behøves for at betjene denne Maskine. Det antages, at Skibet kan arbejde med tre-Vagts-Systemet, og det er derfor rimeligt, at tre Maskinister og tre Mand til at passe Smøringen vil være tilstrækkeligt for Driften.

Medførelsen af den nødvendige Affalds-Petroleum til et saadant Skib vil være uden Fare. Den Olje, der bruges, har en Antændelsestemperatur af c. 250 Grader Fahrenheit. Rimeligvis vil Maskinens Udstød (exhaust) ske gennem Skorstenen. Hvis man sammenligner Varmens Nyttelvirkning i en Dieselmotor med en Dampmaskines Udnyttelse af Varmen, skal det bedste Resultat, som er opnaaet ved en Dampmaskine, være c. 16 pCt., medens det tilsvarende for Dieselmotorens Vedkommende er c. 40 pCt. Med andre Ord, medens en Dampmaskines Varme kun kan udnytte 16 pCt. af Brændselets Brændværdi, udnytter Dieselmotoren 40 pCt.

Det kan ikke antages, skriver »Shipp. Gaz.«, at den ny tyske Baad 3,000 HK. Maskine, hvis Tegninger allerede ligger færdige, betyder det endelige Resultat paa dette Omraade. De, der paa nært Hold er knyttet til denne Udvikling af Maskinvæsenet, er af den Mening, at den Tid vil komme, da denne Maskintype vil blive brugt til Fremdrivning af Kampskibe.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Fragt for Stuage.

Foreningen har tidligere behandlet en Sag angaaende Fragt for Stuage. Certepartiet indeholdt den sædvanlige Klausul om, at Skibet skulde have nødvendige Ender paa 6'—8' kun for Stuage. For Lastningen begyndte, rekvirerede Kaptajnen skriftlig 3 pCt. korte Ender, medens Afskiberne gav Skibet 6 pCt., hvorfor Modtagerne, som ogsaa var Befragterne, kun betalte $\frac{2}{3}$ Fragt, medens Rederiet paastod at være berettiget til fuld Fragt for alle korte Længder der oversteg 3 pCt. Da Modtagerne ikke vilde betale Differencen, blev Sagen indbragt

for Retten i La Rochelle, med det Resultat, at baade Tribunalet og Appelretten gav Modtagerne Medhold.

Samme Skib har igen haft en lignende Strid i La Rochelle, men denne Gang havde Modtagerne, som ogsaa var Befragterne, indgaaet paa, at de korte Længder ikke skulde overskride 5 pCt. af hele Ladningen, idet Certepartiet stipulerede: »Broken stowage of 8 feet and under not exceeding 5 pCt. of the whole cargo, at $\frac{2}{3}$ freight.«

Imidlertid fik Skibet ogsaa denne Gang mere Stuaage end Aftalen var, og Modtagerne har nu igen behandlet alle de korte Længder som Stuaage, og blot krediteret Skibet $\frac{2}{3}$ Fragt herfor, medens Rederiet i Henhold til Certepartiet gør Paastand om fuld Fragt for al Stuaage, der overskrider 5 pCt. Modtagerne nægtede imidlertid at refundere Differencen, idet de gør gældende, at Kaptajnen selv burde have paaset, at Certepartiets Bestemmelser blev overholdt og i modsat Fald protesteret og underrettet Befragterne herom. Man enedes da om at lade Striden afgøre ved Voldgift af Hr. Martin Bartsch af Firmaet Carl W. Boman & Co., Paris. Resultatet blev, at Sagen atter gik Skibet imod.

Foreningen giver her et Uddrag af Voldgiftskendelsen. Den Klausul, hvorom det her drejer sig, er følgende:

» . . . and shall there load . . . a full and complete cargo of deals and/or battens and/or boards and necessary ends of 6—8 feet for broken stowage only not exceeding 5 pCt.«

Og videre:

»broken stowage of 8 feet and under not exceeding 5 pCt. of the whole cargo at $\frac{2}{3}$ freight.«

Da Baaden har lastet noget mere end 5 pCt. Stuaage, anser Modtagerne sig berettiget til at behandle det overskydende som almindelig Stuaage, idet de paastaar, at Kaptajnen burde have paaset, at de 5 pCt. korte Længder ikke blev overskredet, og naar han ikke har gjort det, maa han tage Følgerne.

Rederiet paastaar derimod, at det var Befragternes eller deres Repræsentanternes Pligt at paase, at Suagen, i Henhold til Certepartiet, ikke oversteg 5 pCt.

Her turde det, siger Voldgiftsmanden, være af Interesse, før man gaar ind paa Sagens Realitet, at undersøge Oprindelsen til denne Klausul og Hensigten dermed.

Man har altid ment, at det udelukkende er Kaptajnen, som maa afgøre hvor meget af korte Længder Skibet behøver til Lastens Stuvning. Da nu denne Stuaage blot betaler $\frac{2}{3}$ Fragt, er det i Kaptajnens Interesse at tage saa lidt som mulig, medens Afskiberne snarere er tilbøjelige til at forøge Kvantumet. Paa denne Maade opstaar der ofte Strid mellem Skibet og Modtagerne, idet Kaptajnerne paastaar at have modtaget flere korte Længder, end der var rekvireret for Stuaage. For nu at undgaa disse Tvistigheder saa meget som mulig, er man kommen overens om at fastsætte et vist Minimum af Stuaage, som Skibet skal transportere til $\frac{2}{3}$ Fragt. Vedkommende Klausul er i Almindelighed affattet paa følgende Maade:

»Broken stowage of 8 feet and under up to . . . % of the whole cargo at $\frac{2}{3}$ freight, excess of stowage (if any) at full freight.«

Denne sidste Tilføjelse til Klausulen »excess of stowage (if any) at full freight« findes imidlertid ikke i ovennævnte Certeparti, og havde den staaet, vilde der ikke være bleven Grund til Strid.

Det er altsaa Kaptajnens Pligt at paase, at Certepartiets Bestemmelser bliver efterkommet, og tillader han Afskiberne at bryde nogen af disse Bestemmelser uden at protestere og uden at underrette Befragterne herom, har han afskaaret disse sidste Adgang til at reklamere ligeoverfor Afskiberne, hvorfor Kaptajnen selvfølgelig staaer til Ansvar.

I dette Tilfælde havde Kaptajnen ikke en Gang protesteret ligeoverfor Afskiberne, og da alle korte Længder, som Skibet fik, maa anses som nødvendig Stuaage, hvorfor

der altsaa kun skal betales $\frac{2}{3}$ Fragt, anser jeg det for ret og billigt, at Modtagerne tilbageholder Frchs. 116.15, der repræsenterer $\frac{1}{3}$ Fragt for overskydende Stuaage.

Libau Børs Komité's »Bill of Lading«.

Libau Børs Komité har for nogen Tid siden formuleret et nyt Konnossement, som indeholder enkelte Bestemmelser, som er ugunstigere for Rederne end de, som findes i de hidtil benyttede Konnossementformer, og som Foreningen derfor vil advare Rederne mod at acceptere. Arbejdskomitéen i The Baltic & White Sea Conference har i den Anledning korresponderet med Libau Børs Komité for at faa strøget disse Bestemmelser, men Forhandlingerne har ikke ført til noget Resultat, idet Børs Komitéen for enkelte væsentlige Punkters Vedkommende fastholder sit Standpunkt.

Kystfart paa Spanien.

En norsk Reder accepterede for nylig en af engelske Mæglere udbudt Fragt fra Sevilla til Malaga, men ved Ankomsten til Sevilla blev Skibet af Toldautoriteterne nægtet Tilladelse til at indtage Ladningen, da Kystfart i Spanien ikke længere er tilladt fremmede Skibe. Det forsøgte gennem den norske Minister i Madrid at faa en speciel Tilladelse til at indtage Ladningen i dette Tilfælde, da Rederen ikke havde være kendt med, at Adgangen til at transportere Handelsvarer i Kystfart mellem spanske Havne var forbudt, men uden Resultat, og Rederiet saa sig saaledes ude af Stand til at opfylde Certepartiet. Ved Henvendelse til det norske Udenrigsdepartement har Foreningen faaet bekræftet, at der for nylig er fattet Bestemmelse i Spanien om, at den Adgang, der tidligere har været for fremmede Skibe til at transportere enkelte Handelsvarer i Kystfart mellem spanske Havne, er ophævet.

Det mærkelige er, at denne Fragt fra Sevilla til Malaga fremdeles udbydes paa Markedet gennem London Mæglere, selv efter at Rederen har set sig nødt til at annullere Kontrakten, saaledes at Befragterne ved, at kun spanske Redere kan reflektere paa Ordren.

Fragtmarkedet.

Det er stadig Azow, Sortehavet og Donauen, som for Øjeblikket lægger mest Beslag paa Opmærksomheden. Disse Markeder, og da navnlig Azow, har i Ugens Løb yderligere Opgang at fremvise, og Tonen er vedvarende fast for prompt Lastning. Medens der fra Azow for et Par Uger siden kun betaltes $\frac{9}{6}$ »any« for større Baade, 10/ til Hamburg, er der i denne Uge sluttet til henholdsvis 12/ og 12/6, hvorimod der for 3000-4000 Tons Baade betaltes indtil 12/6 N. C. 13/ Hamburg. Fra Odessa, Kherson eller Nikolajeff kan store Baade betinge omkring 10/ udsøgt Havn, og 10/6 à 10/9 Dødvægt (kun Korn) betaltes til Hamburg. Fra Donauen sluttedes der til 12/6 N. C. prompt, 10/9 L. H. A. R. pr. Oktober. Samtidig med, at Hjemfragterne altsaa er steget ret betydeligt, er det glædeligt at se, at Kulfragterne ned efter ligger uforandret eller en Smule højere, hvilket turde være et godt Bevis for, at der er indtraadt Bedring i Tingene. I Østersøen er Forholdet noget lignende, idet Returnemarkedet er fast, hvorimod Kulfragterne er rigeligere og lidt højere. Petersborg indicerer nu $\frac{1}{2}\frac{1}{4}$ Hvedebasis til London eller Rotterdam pr. ultimo September, og der ventes at ville komme en Del Korn til Afskibning. Fra de sydligere Havne, Windau, Riga og Libau samt fra Tyskland er der ogsaa Kornlaster, men endnu kun efter en ret begrænset Maalestok. Trælasterne fra Sverig og Finland er faste. Til Kronstadt har der fra Østkysten sidst været sluttet til 3/6 à 3/9 til Kronstadt, medens Cardiff betalte indtil

5/ mod 4/ og derunder for faa Uger siden. Fra Østkysten betalt endvidere 4/1½ Stockholm, 4/ Nykjøbing F. (1500), 4/6 Gjedser (1400), 3/10½ Lübeck (1900), 4/4½ Swinemünde (1850). Angaaende de større Markeder er at bemærke, at Østen er fast, men der har ikke været fragtet ret meget. Kurrachce sluttede til 15/ à 15/6 »nett terms« til udsøgt Havn pr. September. Nordamerika er omtrent uforandret stille. For Bomuld alene betalt 30/ fra Golfen pr. Oktober til Liverpool, Bremen eller Havre, medens der paa Netto Charter sluttedes til 8/6 U. K. eller Kontinentet. La Plata Markedet viser heller ikke nogen videre Forandring; fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet placeredes en Række Baade til 12/6 à 13/3 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. September, 11/9 for 7000 Tons Baade, medens 5000-6000 Tons Baade pr. Oktober opnaede 11/6. Kulfragterne fra Wales til La Plata viser ingen Forandring.

Fra Sø og Land.

Bogø Navigationsskole. I den nu afsluttede 2den Eksamenstermin 1910 bestod 3 Elever den almindelige Styrmands-eksamen.

I anden Afdeling bestod 9 Elever i Navigation, 6 i Søret og Handelsvidenskab, 5 i Geografi og Vejlære og 5 i Engeslk.

Stor Papirladning. Den største Papirladning, som nogensinde er ankommet til England, lossedes i Følge »Svensk Export« i Begyndelsen af August Maaned i Greenwich. Papiret var leveret af Anglo Newfoundland Development Company i Grand Falls, Newfoundland og bestemt til Bladet »The Daily Mail« og de til samme knyttede Blade. Lasten indeholdt ikke mindre end 2,343 Tons Papir, tilstrækkeligt til Trykning af 30,000,000 tolvside Eksemplarer af »The Daily Mail«. Over 22,000 engelske Mil Papir maa passere Trykpresserne, inden alt er forbrugt. Lösningen krævede flere Dage.

Nybygninger, Køb og Salg.

Den 3. ds. løb i Følge »Helsingør Avis« en ny Dampet af Stahelen i Antwerpen, bygget for Regning I. Lauritzen, Esbjerg. Skibet fik Navnet »Nora«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga 6./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Salonica 7./9. — Algarve, Borries, afg. Valencia 7./9. til Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 4./9. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Dunkerque 7./9. hertil. — Antwerpen, Madsen, afg. Savannah 5./9. til Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ank. Rotterdam 6./9. — Arno, Strubberg, pass. Hanstholm 7./9. for Nice. — Aurora, Fischer, pass. Brunsbüttel 6./9. for Dunkerque. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunsbüttel 6./9. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Malaga 7./9. til Cadiz. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 30./8. — Chr. Broberg, Gotthardt, afg. Dartmouth 7./9. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 4./9. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 7./9. — Douro, Søberg, ank. Dunkerque 6./9. — Esbjerg, Struive, ank. Königsberg 8./9. — Florida, Andersen, afg. Nørre Sundby 7./9. til Aarhus. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 7./9. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 31./8. — Georgius I, Sørensen, ank. Libau 7./9. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 27./8. til New York. — Hengest, Munck, afg. herfra 6./9. til Riga. — Hjelm, Kyllsbech, ank. Danzig 7./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Gibraltar 5./9. til Barcelona. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 5./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 7./9. — Kentucky, Andersen, afg. Baltimore 2./9. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 5./9. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 7./9. til Petersborg. — Leopold II, Rasmussen, ank. Libau 2./9. — Loire, Craignou, ank. Stettin 7./9. — Louise, Larsen, afg. herfra 7./9. til Riga. — Louisiana, Ørsted, afg. New Orleans 2./9. til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 5./9. —

Moskov, Jonsen, ank. Aarhus 8./9. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Palermo 7./9. til Marsala. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Holtenau 7./9. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisette, afg. herfra 5./9. til Petersborg. — Omsk, Harder, ank. Hull 7./9. — Oscar II, Hempel, afg. New York 1./9. til Kristianssand. — Perm, Christensen, ank. Libau 31./8. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 2./9. til Boston. — Pregel, Iversen, ank. London 5./9. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 5./9. — Saxo, ank. hertil 5./9. — Seine, Dampt, afg. herfra 5./9. til Bordeaux. — Texas, Mühldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 7./9. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. Barcelona 5./9. til Catania. — Tyr, Thaning, afg. herfra 6./9. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 30./8. — Vendsyssel, Larsen, pass. Holtenau 7./9. hertil. — Viking, Meyer, ank. hertil 8./9. — Karin, afg. Liverpool 3./9. hertil. — Vadsø, ank. Stettin 2./9.

Vulcan, Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 6./9. til Windau. — London, Bom, ank. Rotterdam 5./9. — Paris, Tholander, ank. Kiel 5./9. — Bryssel, Kaas, ank. Trångsund 30./8.

Mercur, Berlin, Krogh, afg. Petersborg 7./9. til Hull. — Wien, Boeck Hansen, ank. Grangemouth 1./9. — Roma, v. Thun, afg. West Hartlepool 6./9. til Aalborg.

Heimdahl, Helga, Vaaben Hansen, afg. Tyne Dock 2./9. — Martha, Christensen, ank. Hudiksvall 4./9. — Elna, Rathje, ank. Bona 7./9. — Therese, Pedersen, afg. Archangel 28./8. — Simone, Møller, ank. Hernösand 7./9. — Jeanne, Løffler, afg. Archangel 30./8. — Vera, Risø, afg. Antwerpen 5./9. — Daisy, Olsen, afg. Skutskär 31./8. — Anine, Leth, ank. Archangel 31./8. — Kamma, Larsen, ank. Tyne Dock 1./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 3./9. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Hull 7./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Terneuzen 7./9. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Methil 6./9. — Peter Willemoes, Møller, ank. Kjøbenhavn 5./9. — G. Kock, Jørgensen, ank. Horsens 2./9. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Terneuzen 2./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Korsør 3./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Lapvik 7./9. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Neder Calix 7./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Riga 4./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Blyth 7./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Ghent 8./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Uleåberg 7./9. — Ajax, Brorsen, ank. Stugsund 7./9.

Torm, Sara, Jensen, afg. Lapvik 7./9. — Helene, Sørensen, ank. Libau 4./9. — Sjælland, Dam, afg. Methil 7./9. — Agnete, Sonnichsen, ank. Libau 5./9. — Hermia, Hansen, afg. Windau 6./9. — Alice, Schultz, afg. Faaborg 8./9.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 2./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 3./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 1./9. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 2./9. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./9. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 31./8. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Chatham 28./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Uleåberg 3./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 7./9. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsø, ank. Jacobstad 3./9. — Nawa, Dahl, afg. Archangel 5./9. til Rotterdam.

København. Hafnia, Hansen, afg. Havre 2./9. — Russia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 7./9. — Carl Hecksher, Starek, ank. Wiborg 29./8. — Dania, Lindberg, ank. Rotterdam 2./9. — Normannia, Ericksen, afg. Petersborg 1./9. — Euxinia, Lund, ank. Leith 22./8. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 27./8. — Livonia, Jørgensen, afg. Blyth 4./9.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, afg. Grangemouth 2./9. — Patricia, Larsen, afg. Port Inglis 6./9. — Gratia, Sørensen, ank. Kronstadt 1./9. — Astoria, Neergaard, afg. Fernandina 4./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Boness 6./9. — Gallia, Nielsen, afg. Ghent 3./9. — Caledonia, Hansen, ank. Petersborg 2./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 7./9. — Kotonnia, Rasmussen, afg. Wiborg 31./8.

Inga, Flandria, Hansen, afg. Methil 5./9. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Carbonia, Mathiasen, afg. Kronstadt 5./9. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 3./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Ostende 6./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Ostende 4./9. — Secalia, Jensen, afg. Oran 1./9. — Frumentia, Andersen, afg. Petersborg 1./9. — Boscia, Skovgaard, ank. Petersborg 3./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 4./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Lübeck 7./9. til Rostock. — Rinfaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 7./9. for Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Libau 5./9. — Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg 2./9. — Rødfaxe, Vielandt, ank. Rotterdam 7./9.

New Brunswick. Campbellton højeste Ledefyr er brændt. Et midlertidigt, rødt, fast Fyr vises fra en Fæl paa Stedet.

1970. Tønder udlagt. St. Andrews Bay, Bay of Fundy, New Brunswick S.-Kyst. Den gravede Rende over Barren i det V.-lige Indløb til St. Andrews Harbour er afmærket saaledes:

En rød Spidstønde i 5,5 m Vand paa Rendens S.-Side, fra Joe Point i S. 50° Ø., og fra Niger Reef Baake i N. 2° V. 45° 4' 15" N. Br. 67° 4' 36" V. Lgd.

En rød Spirtønde i 2,5 m Vand, fra Baaken paa Barren i S. 78° Ø., og fra Niger Reef Baake i N. 60° Ø. 45° 4' 15" N. Br. 67° 3' 55" V. Lgd.

1971. Fyrskib midlertidig inddraget. Lurcher Shoal, Bay of Fundy, Nova Scotia. Den 20de September 1910 inddrages »Lurcher Shoal« Fyrskib midlertidig i et 4 Uger, og en rød Lys- og Fløjteønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser, udlægges i den Tid paa Stationen.

1972. Grunde rapporteret. Englishman and Chandler Bays, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Følgende Grunde er rapporteret: En Grund med 5,1 m Vand, mellem Island og Scabby Islands, paa c. 44° 34' 17" N. Br. 67° 23' 59" V. Lgd. En Klippe med 8,5 m Vand, paa c. 44° 32' 17" N. Br. 67° 26' 52" V. Lgd. En Klippe, kendt som Misery Ledge, med 4,2 m Vand, paa c. 44° 32' 3" N. Br. 67° 27' 35" V. Lgd. En Klippe med c. 1,5 m Vand, paa 44° 31' 52" N. Br. 67° 30' 13" V. Lgd. En Klippe, kendt som Fifth Rock, med 2,1 m Vand, paa 44° 31' 40" N. Br. 67° 30' 23" V. Lgd. En Grund, c. 200 m lang i N.—S.-lig Retning, med 5,1 m Vand, paa 44° 33' 8" N. Br. 67° 32' 15" V. Lgd. En lille Klippe med 0,5 m Vand ligger i Løbet tæt ved N.-Enden af Little Spruce Island. Klippen er stejl paa N.-Siden, i SV-lig Retning strækker et Steenrev sig til N.-Enden af Little Spruce Island. 44° 33' 42" N. Br. 67° 31' 30" V. Lgd. Skibe, der skal igennem Løbet, skal passere c. 115 m N. om N.-Enden af Little Spruce Island. Dvibderne svarer til Middellavvande.

1937. Hindring borttaget. Tønde inddraget. Pond Island, Blue Hill Bay, Maine. Klippespidsen med 2,1 m Vand, c. 3/4 Sm. N. for Pond Island, eksisterer ikke mere. Den rød og sort vandret stribede Spirtønde SØ for Klippen er inddraget. 44° 14' 20" N. Br. 68° 28' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2160, Kjøbenhavn 1908).

1974. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« atter udlagt. Nantucket Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Pollock Rip Shoals« Nr. 73 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 66 er inddraget. 41° 36' 40" N. Br. 69° 53' 47" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1571, Kjøbenhavn 1910).

1975. Fyrskibet »Cross Rip« atter udlagt. Taagesignal forandret. Nantucket Sound, Massachusetts. Fyrskibet »Cross Rip« Nr. 5 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 9 er inddraget.

Taagesignalet gives nu ved sammentrykket Luft fra en Fløjte, som hver 20 Sek. giver Et-Stød af 2 Sek. Varighed. I øvrigt uforandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 313, Kjøbenhavn 1910).

1976. Fyr tændt. Dimers Creek Indløb. Fleets Bay, Chesapeake Bay, Virginia. Et hvidt, fast Fyr er tændt ved Indløbet til Dimers Creek, fra Bluff Point Yderende i S. 19 1/2° V., og fra Windmill Point Fyr i N. 45 3/4° V. Brændetid: 1ste April—20de November. 37° 39' 25" N. Br. 76° 18' 50" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

1977. Fyr tændt. Choctawhatchee River, Choctawhatchee Bay, Florida, Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Indløbet til Choctawhatchee River, paa N.-Siden af Cypress River, er der paa en hvid Fæl i 2 m Vand tændt et hvidt, fast Fyr. Fyret staar i N. 8° V. fra Peach Creek Entrance S.-Side og S. 78 1/2° Ø. fra Live Oak Point Yderende. 30° 24' 26" N. Br. 86° 7' 28" V. Lgd.

1978. Forandring af Fyr. Benito Juarez, Vera Cruz, Mexiko. Omtrent den 18de September 1910 forandres det faste Fyr med Blus fra San Francisco gamle

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er angivet for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

1937. Vrag. Hanstholm N. Skagerrak. Ifølge Telegram fra »Marineamt« i Berlin er en Vragmast, sandsynligvis fast i et Vrag, observeret i Skagerrak paa 57° 20' N. Br. 8° 30' Ø. Lgd., c. 12 Sm. N. for Hanstholm Fyr.

1938. Muddermaskine sunket. Gjerrild Fyr NØ. Kattegat. Ifølge Telegram fra Hals Loderi er en Muddermaskine og 2 Pramme sunket NØ. t. Ø. fra Gjerrild Fyr i 7,5 m Vand. Vraget vil snarest muligt blive nærmere undersøgt. Gjerrild Fyr: 56° 31' 42" N. Br. 10° 50' 0" Ø. Lgd.

1939. Fyr midlertidig slukket. Kobbergrund, Kattegat. Kobbergrund Fyr er slukket. Det vil snarest muligt atter blive tændt. 57° 8' 42" N. Br. 11° 19' 3" Ø. Lgd.

1940. Vrag borttaget. Hollenderdyb, Sundet. Galeasen, der laa sunket i Hollenderdyb udfor Smaagrundene, er borttaget og Vragfyrskibet inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1663, Kjøbenhavn 1910).

1941. Vrag afmærket. Korsør Red. Store Bælt, Dampskibet »Oeta« ligger sunket 0,5 Sm VSV for »Korsør« Fyrskib. Broen er over Vandet. En Vragfyrstønde, der hver 15 Sek. viser grønt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 110 m NV for Vraget, i 8,3 m Vand, 3 Kbl S. for Ledelyrhinen og 0,5 Sm. S. 55° V. fra Fyrskibet.

»Korsør« Fyrskib: 55° 19' 49" N. Br. 11° 7' 8" Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

1942. Sømineøvelser. Karlskrona, Sverrig. Indtil den 28de September 1910 afholdes Sømineøvelser i det V.-lige Farvand til Karlskrona, ud for Västra Hästholmsfort. Naar Miner ligger ude, hejses paa Flagstangen paa Fortet en Ballon og et firkaudet Flag. Dampere med hvidt og blaåt Dambredt ligger da ude, og deres Anvisninger skal følges. Man skal gaa S. om de røde Tønder, som ligger i Farvandet mellem Skråflingarna og Kåsakären.

1943. Duc d'Albe ombyttet med Prik. Gäfle, Danm. Den V.-ligste Duc d'Albe paa N.-Siden af Farvandet ved Gäflean Munding er borttaget, og en Slage med Kost udsat paa Stedet. Den bliver staaende ude til Uddybningen er fuldført.

1944. Afmærkning af Vrag. Bottniske Bugt. Vraget af Damperen »Sangstad« er nu afmærket med en grøn Lystønde, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, og tæt ved den en grøn Slage med nedadvendt Kost, begge 100 m NV for Vraget. Desuden ligger en grøn Tønde VSV. og en grøn Tønde ØVNØ. for Vraget. De ligger

ude, saalange Isen tillader det. 63° 30' 20" N. Br. 20° 46' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1756. Kjøbenhavn 1910).

1945. Tønder udlagt. Mønne, Danmarkske See. Oder, Tyskland. Det nye Indløb til Mønne er paa Ø.-Siden afmærket med 3 sorte Spidsstøder, mærket 1, 2 og 3, med Ballon, og paa V.-Siden med 3 røde Spirtpænder, mærket A, B og C. De ligger i 450 m Afstand fra hinanden. Mundingen: 53° 26' N. Br. 14° 38' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

1946. Dybde paa Grund. Sotefjord, Bolus, Sverrig. Paa 10,7 m Grunden, som ligger paa 58° 26' 56" N. Br. 11° 13' 5" Ø. Lgd., er fundet en Dybde af kun 5,5 m.

En 7 m Grund er fundet VSV. for Masteskær uden for Bovallstrand, paa 58° 27' 19" N. Br. 11° 14' 27" Ø. Lgd.

Paa Hållehøden, paa 58° 26' 17" N. Br. 11° 12' 13" Ø. Lgd., er fundet en Dybde af 5 m.

1947. Dybde aftaget. Hortenskrakken, Kristiansfjord, Norge. Paa Hortenskrakken er Dybden nu kun 1,2 m. (Kort Nr. 196).

1948. Grunde afmærket. Kristiansfjord. En Stage er udsat S. for Larkollen paa 2,5 m Baeen (Ulkerøbben), der ligger c. 250 m NØ. for Eløen Ø.-Pyrnt.

2 Stager med Kost er udsat paa Lyngholmflak mellem Torgaaten og Hankø, paa V.-Kanten og S.-Kanten af de grundeste Steder. Den gamle Stage er indtaget. (Kort Nr. 196).

1949. Grunde fundet. Sastensløb, Langesund V. I Meulen Fyrtårne NØ.-lige hvide Vinkel er fundet en Baee med 2,5 m Vand c. 20 m Ø. for 65a SØ.-Pyrnt, og c. 3/4 Kbl længere fra Fyret en Baee med 3,7 m Vand. Danholmen og Meulen Fyrtårner overet leder fri Ø. om begge Baeeerne. Meulen Fyrtårne: 58° 57' 40" N. Br. 9° 41' 50" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

1950. Grund fundet. Vaagsfjord, Senien, Norge. En Baee med 4,7 m Vand er fundet c. 1,7 Sm. N. for Sandø. 69° 0' N. Br. 16° 42' 1/2 Ø. Lgd.

1951. Ledeflytampes Lysvinkel. Svølvær. Foran Svølvær bageste Ledeflytamppe er opført et Hus, der skærmer for Fyret, saaledes at dette kun lyser c. 3/4 V. for Ledeflytlinien, Ø. for denne lyser Fyret som før. Svølvær bageste Ledeflytamppe: 68° 14' 15" N. Br. 14° 34' 30" Ø. Lgd.

1952. Grund fundet. Helgeland, Hortensvær SV. En Baee med 15 m Vand er fundet c. 120 m S. for Seiskolten. 65° 9,5' N. Br. 11° 20' 7" Ø. Lgd.

1953. Dybde. Tyrhaug Fyr N. Trondhjemsteden. Paa Kakholmsletta, ud for NØ.-Pyrnten af Edø, er Dybden 6,5 m c. 2 Kbl SØ. fra S.-Pyrnten af Sandre Kakholm. En Tønde er udlagt c. 120 m SØ. for Baeen, der ligger paa 63° 19' 8" N. Br. 8° 14' 20" Ø. Lgd.

1954. Sømærker udlagt. Kristiansund. En Stage er udlagt paa NØ.-Siden af Hillafrald, c. 5 Kbl NV. 3/4 V. fra Stavens Fyr, og paa V.-Siden af Bolgfaldet, c. 2 Kbl NV. 1/2 N. fra Kobberhl. Stavens Fyr: 63° 6' 50" N. Br. 7° 40' 15" Ø. Lgd.

1955. Grund fundet. Vanøysvæget, Sundmøns. En lille Grund med 1,5 m Vand er fundet c. 185 m Ø. for Lyngholm ved Stavnes. Den ligger i Mærket: »Stavnes Kirke lidt inde paa Lyngholm S.-Pyrnt«. 69° 4' 52" N. Br. 5° 32' 50" Ø. Lgd.

1956. Sømærker udlagt. Røvær. 1 Stage er udsat paa 2,5 m Baeen i det S.-lige Indløb til Røvær Havn, c. 200 m S. for Fyrtampen.

1 Stage er udsat paa V.-Siden af V. Skolten, paa 59° 25' 38" N. Br. 5° 11' 6" Ø. Lgd.

1957. Fyrs Karakter. Huizen, Zuisersee, Holland. Ledeflyrene paa Huizen Ø.-lige Havneudmøning tændes den 8de Septembe 1910. Bagfyret skal vise rødt, fast Lys. Forfyret grønt, fast Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1901. Kjøbenhavn 1910).

1958. Fyr midlertidig slukket. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Due d'Albe Nr. 13, paa S.-Siden af Farvandet i Nieuwe Rotterdamse Waterweg, er midlertidig slukket og Due d'Alben betegnet som Vrag.

1959. Lystønde flyttet. Volkerak, Tønde inddraget. Ost-Helliget, Zeegeat van Brouwershaven. Den røde og sort vandret stribede Lystønde Nr. 12 Volkerak (Karolinagen) er flyttet til 51° 40' 26" N. Br. 4° 22' 38" Ø. Lgd. 1 5,5 m Vand. Stumpønde Nr. 1, Ost-Helliget, er inddraget.

1960. Forstaaende Forandring af Ledefyr. Harwich Harbour, England. Om kort Tid forandres det røde, faste Forfyr paa Felixstone Passenger Pier til et hvidt Fyr med 10-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek., Rød Baake, 51° 56,7" N. Br. 1° 19' Ø. Lgd. Det røde, faste Bagfyr, der staar 1,7 Kbl N. 16° Ø. fra Forfyret, forandres til et hvidt Fyr med 10-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 6 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1 Sek. Det vises fra det høje Elevationspaa paa N.-Siden af Felixstowe Dok.

1961. Taagsignaler. Whitty. Paa Yderendene af Ø.- og V.-Piererne ved Whitty Harbour gives Taagsignaler med Klokke, hvorpaa slaas Fire-Slag hver 1/2 Minut. 54° 29,5' N. Br. 0° 36,7' V. Lgd. (Kort Nr. 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af Eneerland og Skotland, Irland.

1962. Indløb efter aabnet. Dover, England. De midlertidige Taagsignaler og Havnesignaler ved det Ø.-lige Indløb til Dover Harbour er ophævet, og Taagsignalet og Havnesignalerne ved det V.-lige Indløb igen i Virksomhed. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1635. Kjøbenhavn 1910).

1963. Baaker opført. Portsmouth, England S.-Kyst. Ved Undervands Barrieren ved Portsmouth Harbour er opført: Baake A, en Pæl med Firkant, 4 Kbl N. 2° V. fra Due d'Alben paa S.-Siden af Løbet Barrier Passage. Baake B, en Pæl med Kors, 3 1/2 Kbl S. 2° Ø. fra samme Due d'Albe. Baake C, en Pæl med Trekant med Spidsen nedad, 6 3/4 Kbl S. 2° Ø. fra samme Due d'Albe. Barrier Passage: 50° 45,7' N. Br. 1° 4' V. Lgd.

1964. Baake borttaget. Reandonegan Point, Berelhaven, Bantry Bay, Irland V.-Kyst. Baaken paa Reandonegan Point er borttaget. 51° 38,7' N. Br. 9° 50,7' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

1965. Midlertidig Afmærkning inddraget. La Congrée, Rochebonne, Frankrig. Artheljerne paa Plateau de Rochebonne er endt for i Aar, og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1095. Kjøbenhavn 1910).

1966. Vrag afmærket. Giroude. En grøn Lystønde, der viser hvidt Lys, er udlagt 70 m Ø. for Vraget af en Mundermaskine, som er sunket i det indre Passage de Médoc, mellem Fyrskibet »Talais« og Tønden Nord de Talais Nr. 18. 45° 31' 12" N. Br. 0° 59' 50" V. Lgd.

1967. Vrag. Kap Trafalgar SV, Spanien. Vraget af Damperen »Martosa« ligger med Masterne over Vandet paa 36° 7' 40" N. Br. 6° 7' 55" V. Lgd.

1968. Lystønde udlagt. Goose Island Reef, River St. Lawrence, Canada. En rød, cylindrisk Lystønde, 66 B, der viser hvidt, hurtigblinkende Lys, er udlagt i 9,5 m Vand S. for Goose Island Reef, paa 47° 9' 4" N. Br. 70° 24' 52" V. Lgd.

1969. Fyr brændt, midlertidigt Fyr tændt. Campbellton, Ristigonche River.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † aannuleret; †: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

N 52 Hegbraken. Maalestok: 1 : 50,000. Pris: Kr. 1,60.

Norge:

Holland:

N 346 Vaarwaters en ankerplaatzen op de Noordkust van Flores. Blad II, met plans: 1. Noordkust Flores. Tg. Torientg tot Tr. Batoe Manoeek tot noek. 1 : 100,000. 2. Noordkust Flores. Tg. Batoe Manoeek tot Tg. Bokan. 1 : 100,000. 3. Eiland Soekoer (Roosa Lingnette). 1 : 50,000. 4. Bocht van Maoemeré. 1 : 50,000. 5. Angelika-droorte (Pasir Lajaran). 1 : 50,000. 6. Hadingbaai. 1 : 100,000. September 1910. Pris: f. 1,75.

† 117 Planen van Ankerplaatzen Kleine Soenda-eilanden. Blad I.

Kloster til et hvidt Blinkfy. Flammens Højde: 42 m. Synsviddens: 18 Sm. Fyr-apparat af 3die Orden. Graat, firkantet Taarn paa Fyrvæsnets Býgning tæt ved det gamle Fyr. 19 °12' N. Br. 96° 8', V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

1979. Fyrtaarns Farve. Itapuan. Brasilien. Itapuan Fyrtaarn er hvidt. 12° 57' S. Br. 38° 21' V. Lgd.

1980. Fyr paa Lystønde slukket. Meio Bank, San Marcos Bay. Fyret paa Meio Bank Lystønde er permanent slukket. 2° 21' S. Br. 44° 13', V. Lgd.

1981. Fyr i Orden. Negra Point. Rio de Janeiro. Negra Point Fyr viser atter hvidt Gruppeblink. 22° 57', S. Br. 42° 40' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 201. Kjøbenhavn 1910).

Bekendtgørelse for Søfarende.**Advarsel.**

Den retv. NØ. t. Ø. for Gjerrild Fyr i 7,5 m. Vand sunkne Mudder-maskine er trods Eftersøgning endnu ikke funden og maa formodes at ligge færlig for Sejladsen selv for mindre Fartøjer.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 7. September 1910.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1982. Tønde udlagt. Corp Mari. Palma. Mallorca. Baleariske Øer. Spanien. Paa Yderenden af Grunden Corp Mari, ud for Palma Havn, er udlagt en sort Tønde.

1983. Skydetønder flyttet. Valetta. Malta. Den V.-lige Skydetønde er flyttet 5 Kbl N. 6° V. hen, og ligger nu 13, Kbl N. 24° Ø. fra Torri Madalena. Den midterste Skydetønde er flyttet 4¼ Kbl N. 20° Ø. hen, og ligger nu 14, Kbl N. 55° Ø. fra Torri Madalena. Den SØ.-lige Skydetønde er flyttet 4 Kbl N. 43° Ø. hen, og ligger nu 17, Kbl N. 77° Ø. fra Torri Madalena, som ligger paa 35° 56' N. Br. 14° 28', V. Lgd.

1984. Fyr forandret. Abbazia. Golf von Fiume. Østerrig-Ungarn. Det grønne, faste Fyr i Abbazia Havn er slukket. Paa Hovedet af den store Mole er tændt et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 3 Sek. Flammens Højde: 8 m. Synsviddens: 8 Sm. Hvid, 7 m høj Fyrpæl. 45° 20', N. Br. 14° 18', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1532. Kjøbenhavn 1910).

1985. Fyr forandret. Silo. Kanal von Unie. Paa Klippen Silo er tændt et hvidt Lynfy, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn Flammens Højde: 10 m. Synsviddens: 11 Sm. Sekskantet, 10 m høj Taarn. 44° 38', N. Br. 14° 20', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1986. Fyr forandret. Pasman. Kanal von Pasman. Det røde, faste Fyr paa Bølgelyderen i Pasman Havn er ombyttet med et rødt Fyr med En-Formærkelser hver 15 Sek. Flammens Højde: 5 m. Synsviddens: 4 Sm. 43° 57', N. Br. 15° 23', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910).

1987. Dybde affaget. Bai von Risano. Golf von Cattaro. Mellem Madonna di scapello og S. Giorgio er der kun 5,2 m Vand. S. Giorgio Kloster: 42° 29', N. Br. 18° 41', Ø. Lgd.

1988. Fyr forandret Farve. Adler Point. Mezymta Red. Sorte Hav. Rusland. Det røde, faste Fyr paa Adler Point N.-lige Ledebaaker er ombyttet med grønne, faste Fyr, og de grønne, faste Fyr paa Adler Point S.-lige Ledebaaker er ombyttet med røde, faste Fyr. 43° 25', N. Br. 39° 55', Ø. Lgd. Topbetegnelsen paa den S.-lige Bagbaake er en rød Trekant med Spidsen nedad, og paa Forbaaken en rød Trekant med Spidsen opad.

1989. Fyrs Karakter. Sragina. Golfe de Stora. Algier. Sragina Fyr er et rødt Fyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

1990. Advarsel angaaende Baaker. *Jidda. Røde Hav Ø-Kyst.* Skisførere advares mod at foretage Shab el Kebir Baake med Musiri Reef Baake, da de er ganske ens udseende. Shab el Kebir Baake: 21° 40', N. Br. 38° 49', Ø. Lgd.

1991. Radiotelegraf Stationer oprettet. *Gulf of Aden.* Radiotelegraf Stationer oprettet: Ved Aden, Kaldesignal »Aden«. Virkekreds 300 Sm. 12° 47' N. Br. 44° 59' Ø. Lgd. Ved Berbera, Kaldesignal »Ber«. Virkekreds 300 Sm. 10° 26' N. Br. 45° 1', Ø. Lgd. Stationerne modtager kun Meldinger fra Skibe, der behøver Hjælp.

1992. Lystønde flyttet. *Aden Outer Harbour. Gulf of Aden.* Aden Eastern Outer Lystønde er flyttet 60 m S. 5° Ø. hen, og ligger nu 9½ Kbl S. 86° V. fra Residency Flagstang, som staar paa 12° 46', N. Br. 44° 58', Ø. Lgd.

1993. Fyr forandret. *Dennis Island. Seychelles Islands. Indiske Ocean.* Omkrent den 1ste September 1910 forandres Dennis Island Fyr til et Blinkfyrt, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink ½ Sek., Mørke 4½ Sek. 3° 43' S. Br. 55° 40' Ø. Lgd.

1994. Fyr tænkt. *Analava. Madagascar NV-Kyst.* Det hvide, røde og grønne faste Fyr ved Analava er tænkt til Forsøg. 14° 37' 53" S. Br. 47° 45' 54" Ø. Lgd.

1995. Klipper fundet. *Durrford Point SO. Zuluiland. Afrika SO-Kyst.* En 5,5 m Klippe er fundet 1,5 Sm. S. 69° Ø. fra Durrford Point Østisk, og en Klippe med under 11 m Vand 2,5 Sm. S. 74° Ø. fra samme Østisk, som ligger paa 28° 54' S. Br. 31° 59' Ø. Lgd.

1996. Radiotelegraf Station oprettet. *Flydedokk. Port Natal. Afrika SO-Kyst.* I Port Natal er en Radiotelegraf Station oprettet 1¼ Kbl S. 45° V. fra Cape Natal Fyr, som staar paa 29° 52', S. Br. 31° 3', Ø. Lgd. Flydedokken ligger nu i Forlængelse af Piorne nærmest V. for Wharf Shed »Ic.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

1997. Meddelelser om Rev. *Singkel V. Sumatra V-Kyst.* Arceumpandjang Rif med 6 m Vand ligger i 22 à 27 m Vand, 6,5 Sm. S. 42° Ø. fra P. Djawi Djawi. 2° 17' 46" N. Br. 97° 38' 7" Ø. Lgd.

Paa Revet, som ligger 4 Sm. S. 60° Ø. fra P. Djawi Djawi er der kun 3,5 m Vand. Det ligger i 20 à 24 m Vand.

1998. Rev. *Nias Ø-Kyst. Sumatra V-Kyst.* Ved Nias Ø-Kyst er følgende Rev fundet:

Et Rev med store, tørrtalende Sten 1,5 Sm. S. 80° V. fra Sama Sama Besar S.-Punt. Et Korallrev, der falder tørt, 8 Kbl N. 53° Ø. fra Sama Sama Ketjil N.-Punt. Et 8 m Rev, 1,5 Sm. S. 83° Ø. fra Sama Sama Ketjil S.-Punt. Et 8,5 m Rev, 2,5 Sm. S. 57° Ø. fra Sama Sama Ketjil S.-Punt, som ligger paa 1° 0' N. Br. 97° 59', Ø. Lgd. Et 5,5 m Rev, 2,5 Sm. N. 22° V. fra Soembawa N.-Punt. Det N-ligste Makasser Rif med 5,5 m Vand ligger 1,5 Sm. S. 17° Ø. fra Soembawa S.-Punt. Et 4 m Rev 5 Kbl S. 21° V. fra det forrige. Det S-ligste Makasser Rif med 3 m Vand, 5 Sm. S. 6° V. fra Soembawa S.-Punt. Et 8 m Rev, 7,5 Sm. 1° V. fra Soembawa S.-Punt, der ligger paa 0° 54', N. Br. 98° 27' Ø. Lgd.

Paa Stedet, hvor Amalia Rif er angivet, paa 1° 1', N. Br. 98° 12', Ø. Lgd., og paa det angivne Rev 3 Sm. SO. t. Ø. fra det, er der fundet over 500 m Vand. **1999.** Lystønde flyttet. *Palembang Rivier. Sumatra Ø-Kyst.* Den sorte Lystønde Nr. 4 i Palembang Rivier er flyttet 500 m N. hen til 2° 16', S. Br. 104° 55', Ø. Lgd.

2000. Lystønde udlægges. *Djambi Rivier. Sumatra Ø-Kyst.* Den sorte Spidstønde med Ballon, der er Anduvningstønde for Djambi Rivier, 0° 55' S. Br.

103° 48' Ø. Lgd., er ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek.

2001. Forandring i Afmærkning. *Klabat Baai. Banka N.-Kyst.* De hvide Spidstønder i Klabat Baai har nu Ballon, og de sorte Stumplønder har alkorret Kejle. 1° 32' S. Br. 105° 40' Ø. Lgd.

2002. Fyr tændes. *Lystønde inddrages. Koba Red. Banka Ø-Kyst.* Paa N.-Punkten af Revet N. t. Ø. for Koba skal tændes et hvidt Blinkfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. Strykvidden: 10 Sm. Fyrbaake. 2° 26', S. Br. 106° 25', Ø. Lgd. Den sorte Lystønde ved Revet inddrages.

2003. Fyr tændes. *Karang Liat. Banka Ø-Kyst.* Paa Karang Liat skal tændes et hvidt Blinkfyrt, der hver 3 Sek. viser Et-Blink, Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek. Strykvidden: 10 Sm. Fyrbaake. 1° 49', S. Br. 106° 10', Ø. Lgd.

2004. Fyr fundet. *Banka Ø-Kyst.* Paa Banka Ø-Kyst er følgende Rev fundet: Et 8,5 m Rev paa 1° 47' 52" S. Br. 106° 11' 7" Ø. Lgd. Et 9,5 m Rev paa 1° 49' 46" S. Br. 106° 11' 54" Ø. Lgd. En 5 m Sten paa 1° 54' 59" S. Br. 106° 11' 58" Ø. Lgd. Et 10 m Rev paa 1° 59' 48" S. Br. 106° 24' 40" Ø. Lgd. Et 8,5 m Rev paa 2° 0' 38" S. Br. 106° 22' 48" Ø. Lgd. Et 4,5 m Rev paa 2° 0' 46" S. Br. 106° 20' 57" Ø. Lgd. Et 10 m Rev paa 2° 1' 25" S. Br. 106° 20' 58" Ø. Lgd. Robbert Rif, der falder tørt, paa 2° 1' 45" S. Br. 106° 20' 43" Ø. Lgd. Muntok Rif med 2,5 m, paa 2° 2' 40" S. Br. 106° 20' 40" Ø. Lgd. Et 3,5 m Rev paa 2° 2' 57" S. Br. 106° 27' 30" Ø. Lgd. Et 3,5 m Rev paa 2° 3' 18" S. Br. 106° 19' 33" Ø. Lgd. 1½ Kbl NV. og 1¼ Kbl SV. for det ligger Sten med 6,8 m Vand. Et 5,5 m Rev paa 2° 4' 35" S. Br. 106° 30' 31" Ø. Lgd.

2005. Lystønde udlægges. *Padang Tikar Rivier. Borneo V.-Kyst.* Den sorte Spidstønde med Ballon, som er Anduvningstønde for Padang Tikar Rivier, skal ombyttes med en rød og sort vandret stribet Lystønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 0° 39' S. Br. 109° 5' Ø. Lgd.

2006. Forandring i Afmærkning. *Amuayokn Kan (Yain Kiang). Korea V.-Kyst.* I Yain Kiang er East Channel Fairway Tønde Nr. 1 ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Den ligger i 6 m Vand paa S-Siden af 5,5 m Grunden i Løbet V. for Shureiri Island, 5½ Sm. S. 11° V. fra Shureiri Island Fyr. Den røde Lystønde Nr. 2, der viste rødt Lys med Formærkelser, er inddraget. 39° 30' 45" N. Br. 124° 22' 20" Ø. Lgd. East Channel Fairway Tønde Nr. 7 er flyttet og ligger nu 4½ Kbl S. 40° V. fra Tasarngi Island V-lige Top. West Channel Fairway Lystønde Nr. 2 viser nu hvidt Lys med Formærkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 39° 42' 58" N. Br. 123° 59' 16" Ø. Lgd. West Channel Fairway Tønde Nr. 3 ligger nu 3,5 Sm. S. 76½° V. fra Toppen af Ma To. West Channel Fairway Tønde Nr. 8 ligger nu 2,5 Sm. S. 86½° V. fra Toppen af Ma To. West Channel Fairway Tønde Nr. 12 er nu en rød Spidstønde, der ligger fra Toppen af Ma To i N. 38° V., og fra Sogunni Roock i S. 75° V.

Karantænebestemmelser m. m.

2007. Karantænebestemmelser. Norge. — Apulien er erklæret smittet af Kolera. Italien. — Batum i Rusland er erklæret for smittet af Kolera. Bassorah i den Persiske Bugt er erklæret for smittet af Bubonpest.

Frem. Austa, Bagger, ank. Blyth 2./9. — Freja, Nielsen, ank. Altona 6./9. — Vera, Thing, ank. Archangel 4./9.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Libau 2./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Anvers 1./9. — Helge, Pii, afg. Finland 4./9. — Rolf, Reese, afg. Petersborg 31./8. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Sårpsborg 3./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Norrköping 7./9. til Stockholm. — Nelly, Clausen, pass. Hirtshals 7./9. for Petersborg. — Fanny, Eriksen, ank. Pasages 2./9. — Lilly, Nielsen, ligger i Helsingør. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 5./9. for Aarhus. — Dagny, Sørensen, afg. W. Hartlepool 5./9. til Nykjøbing F. — Mary, Bang, afg. Bristol 31./8. til Helsingfors.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Harwich 4./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ætna, Petersen, afg. Mariager 4./9. til Esbjerg. — Ella, Kruse, ank. Esbjerg 5./9.

Rønne. Oline Dahl, Rasmussen, ank. Horsens 29./8. — Argus, Holm, ank. Kalmar 30./8. — Amalie, Nielsen, ank. Kalmar 30./8. — Næstved, Clausen, ank. Swinemünde 30./8. — Herman Olsen, Hintze, ank. Memel 31./8. — Veset, Kofoed, ank. Memel 31./8. — Prøven, Olsen, ank. Neustadt 1./9. — Kastor, Klausen, ank. Stockholm 1./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 2./9. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 2./9.

Svendborg. Urda, Hansen, ank. Tønsberg 31./8. — Nanna, Madsen, ank. Pontrioux 31./8. — Zenitha, Jensen, ank. Sörvik pr. Sundsvall 1./9. — Capella, Hansen, ank. Windau 1./9. — Hertha, Hansen, ank. Bandholm 1./9. — Triton, Nielsen, ank. Benodet 31./8. — Pampa, Jensen, ank. Hamburg 1./9. — Niels, Nielsen, ank. Havre 2./9. — Psyche, Olsen, ank. Skelefteå 2./9. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Børgense 2./9. — Danmark, Husfeldt, ank. Brest 2./9. — Niels Juel, Olsen, ank. St. Valery sur Somme 2./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Hernösand 2./9. — Ariel, Ravnemose, er ank. Drogheda. — Magnet, Gommesen, ank. Skelefteå 2./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Drøbak 3./9. — Najaden, Rasmussen, ank. Abbeville 3./9. — Erik, Hansen, ank. Flensburg 3./9. — Ruth, Falentin, ank. Børgense 3./9. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Stettin 3./9. — Neptunus, Nielsen, ank. Termonde 4./9. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kalmar 4./9. — Niels, Nielsen, ank. St. Valery sur Somme 4./9. — Alfred, Petersen, ank. Kotka 5./9. — Roma,

Jensen, ank. Binic 4./9. — Clytia, Nielsen, ank. London 5./9. — Peter, Jørgensen, ank. Vestervig 5./9. — Haabet, Andreassen, ank. Pontrioux 5./9. — Pallesen, Jensen, ank. Klagshamn 5./9. — Apollo, Nielsen, ank. London 5./9. — Belona, Nielsen, ank. Rye 5./9. — Rossing, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 5./9. — Christian, Jørgensen, ank. Plymouth 5./9. — Freja, Jensen, ank. Bridgens 5./9. — Marie, Andersen, ank. Libau 6./9. — Delos, Andersen, ank. Abbeville 6./9. — Sophie, Mikkelsen, ank. Charlestown 7./9. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Charlestown 7./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 7./9. — Catharine, Hansen, ank. Brest 7./9. — Flora, Sørensen, ank. Courselles 6./9. — Libra, Hansen, ank. Dunkerque 6./9. — Alma, Hansen, ank. Charlestown C. 7./9.

Ærs. Viking, Weber, ank. Haderslev 5./9. — Anna, Hansen, ank. Kristianssand 5./9. — Albertha, Kromann, ank. Westbay 5./9. — Hermod, Dreimann, afg. Barrypost 2./9. — Alta, Madsen, ank. Ipswich 4./9. — Rota, Olsen, ank. Flensburg 4./9. — Herkules, Bager, ank. Kristianssand 5./9. — Phoenix, Rasmussen, ank. Bridport 5./9. — Rise, Bager, ank. Børgense 3./9. — Venus, Jensen, ank. Marstal 5./9. — Amalia, Andersen, ank. Flekkefjord 6./9. — Ludvig Bramsen, Groth, pass. Kjøbenhavns Red 5./9. p. R. t. Göteborg. — Salus, Jensen, ank. Stranraer 5./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Karlskrona 5./9. — Bien, Petersen, ank. Haderslev 6./9. — Lorenz, Levinsen, ank. Harwick 6./9. — Fredensborg, Kisby, ank. Hamburg 5./9. — Mary, Friis, afg. Kjøbenhavn 5./9. til Island. — Diana, Hansen, afg. Lovisa 2./9. til Jersey. — Fremad, Hansen, ank. West Wemyss 7./9. — Amor, Rasmussen, pass. Dungeness 3./5. vestg. — Dana, Petersen, pass. Dungeness 4./5. vestg. — Freya, pass. Prawl Point 4./5. vestg. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Wemyss Red 7./9. — Abba, Petersen, ank. Brightlingsea 6./9. — Johanna, Hansen, ank. Rhyl 6./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Montrose 6./9. — Eos, Christensen, ank. Pølluden 6./9. — Merkur, Christensen, ank. Swinemünde 7./9. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 7./9. — Mariane, Andersen, ank. Swinemünde 7./9. — Kathinka, Olsen, ank. Travemünde 7./9. — Argus, pass. Lizard 4./9. østg.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 9. September 1910. — En tysk Motor-Rutebaad. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsetterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 8. Septbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
Danmark	39— ¹ / ₄	39	39 ¹ / ₄
Norden		84 ¹ / ₄	85
København	8— ⁷ / ₂	7 ³ / ₄	8
Carl		70 ¹ / ₂	72 ¹ / ₂
Dannebrog	78—78	77 ¹ / ₂	78
Skjold	40 ³ / ₄ — ¹ / ₄	40 ¹ / ₄	40 ¹ / ₂
Urania		8	10
Union		8	9
Dampsk. af 1896		77 ³ / ₄	78
Hejmdal	89 ³ / ₄	89 ¹ / ₂	91
Østasiatiske	145—145	145	145 ¹ / ₄
Østersøen		3 ¹ / ₂	8
Nordsøen		—	—
Gorm	71— ¹ / ₂	70 ¹ / ₂	71 ¹ / ₂
Torm		59	80
Inga		3 ¹ / ₂	7
Cimbria		25	45
Vesterhavet		140	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		1	1 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab		44	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	41 ¹ / ₂ — ³ / ₄	41 ¹ / ₂	41 ³ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
5 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
4% Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ³ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		89 ³ / ₄	91
4% — — 2. Serie.		94	96
4% — — 1. —		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. —	88 ³ / ₄	88 ³ / ₄
4% — — 7. —		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. —	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9. —	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		148	148 ¹ / ₂
Privatbank	105 ¹ / ₂	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Landmandsbank		134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank	136 ¹ / ₄	136	136 ¹ / ₂
Grundejerbank		24 ¹ / ₄	25
Burm. & Wain		88 ¹ / ₂	89 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.		69	72 ¹ / ₂
Sukkerfabr.	253—	251 ¹ / ₄	252
Bryggeri Aktier	173 ³ / ₄ —	174 ¹ / ₄	174 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 7. Septbr. 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.18	18.14
Paris	72.10	—
Amsterdam	150.80	—
Wien	75.80	—

Notering paa Berlins Børs d. 7. Septbr. 1910.	
Russiske Noter	216.80
4% Russiske Consols	91.40
3 ⁵ / ₁₀ % — Boden Kredit	89.75
5% Mexikanske 1899	100.30
5% Rumænske Stats	101.50
4% — — 1890	91.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 44,000, „Danmark“ 6,000, „Norden“ 24,000, „København“ 22,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 68,000, „Skjold“ 8,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 42,000, „Østasiatisk“ 350,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperi.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tigr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

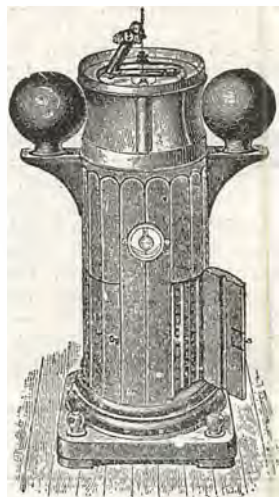


Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

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 afeget Fabrikat.
Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.
Azimulinstrumenter
Pejlstøtter
Kikkert
dobbelte og lange
Sextanter og Oclanter
med og uden
Kew Certifikat
Reparationer
udføres.



Walkers
originale
Lodde- og
Loggeapparater
Fuldfarits
Loddemaskiner
Loddespil
Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)
Barometre
Hydrometre
Clinometre
Megaphoner
Parallellinealer
Passere
Forstørrelsesglas
Lanterner
med og uden Certifikat
Morses Signallanterner
m. m.
Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

I Aalborg Havn
findes nu
Reparationsværft
med tilhørende
4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab, — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 13. September 1910.

Østasiatisk Kompagni afholdt Torsdag d. 8. ds. ekstraordinær Generalforsamling. Overretssagfører Siesbye dirigerede og gav Ordet til Bestyrelsesraadets Formand, Landstingsmand, Grosserer Holger Petersen, der udtalte nogle Mindeord over den tidligere Formand for Bestyrelsen, Gehejmecetsraad Glückstadt og tidligere Medlem af Bestyrelsen, Grosserer Victor Høffding, der begge var afgaaet ved Døden. Forsamlingen sluttede sig til Formandens Ord ved at rejse sig. Formanden meddelte derefter, at Gehejmekonferensraad Deuntzer havde ønsket at udtræde af Bestyrelsen, som derefter havde suppleret sig med Direktør Emil Glückstadt, Grosserer Collstrup og Overretssagfører Schrøder. Eneste Sag paa Dagsordenen var: Bemyndigelse for Bestyrelsen til Udvidelse af Selskabets Aktiekapital med 10 Mill. Kr. Formanden udtalte, at Udvidelsen grundet paa Selskabets stærke Udvikling var nødvendig. Man ønskede at skride til Udvidelsen nu, da Forholdene paa Pengemarkedet var gunstige, og 1½ Mill. Kr. af Beløbet vilde blive tilbudt de gamle Aktionærer til en Kurs af 125 pCt., medens de resterende 8½ Mill. Kr. overtoges af et udenlandsk Syndikat paa samme Betingelser. Efter at Formanden havde besvaret nogle Forespørgsler fra et Par Aktionærer væsentlig angaaende Udhyttet paa Selskabets Gummiaktier, sattes Forslaget om Udvidelsen af Aktiekapitalen under Afstemning og vedtoges enstemmigt ved Haandsoprækning, hvorefter Generalforsamlingen hævedes.

Svensk Skibsbygning. Den britiske Konsul i Göteborg skriver, i Følge »Shipp. Gaz.«: »Det svenske Skibsbyggeri har en særdeles gammel og smuk Historie, og i den største Del af det nittende Aarhundrede var Sverige det ledende Land i Skandinavien, hvad Skibsbyggeriet angik. I denne Periode forsynede dets Værfter ikke alene den svenske Handelsmarine med dens Behov af ny Tonnage, men byggede ogsaa i stor Udstrækning Skibe til Ruslands, Danmarks og Norges Handelsmariner. Denne Tingenes Tilstand, som var saa tilfredsstillende for det svenske Skibsbyggeri, har desværre ændret sig eller er næsten hørt op i den senere Tid, idet de svenske Værfter kun i et ringere Omfang leverer Forøgelsen eller Fornyelsen af selve den svenske Handelsmarines Tonnage. Lige siden Midten af Halvfemserne i sidste Aarhundrede, fra hvilken Tid der kan noteres en særlig Aktivitet i den svenske Søfar, har de svenske Rederier for største Delen forbigaaet de svenske Værfter ved Anskaffelsen af større Skibe og har købt enten ny eller ældre Fragtdampere især fra De Forenede Kongeriger eller fra Tyskland, saaledes at for nærværende Tid alle Fragtdampere i den svenske Handelsmarine paa over 3,000 Tons Brutto er bleven bygget i Udlandet.«

Skibsbyggeriet i Storbritannien. Efter et Diagram af Lloyds Register, som grafisk fremstiller Brutto Tonnagen af de i Aarene fra 1882 til 1910 i Storbritannien byggede Skibe blev, i Følge »Hansa«, Rekordtallet naaet i Aarene 1898—1899, 1901 og 1906 med c. 1.400.000 Tons og de laveste Tal i Aarene 1884—1887 med c. 350.000 Tons. I Kriseaarene 1908 og 1909 blev der tilsammen kun bygget 750.000 Tons (imod 1.300.000 Tons i Aaret 1907). I indeværende Aar var der ved Juni Måneds Slutning allerede 1.120.000 Tons under Bygning.

Skibsbyggeriet i Japan. I Japan gør Skibsbyggeriet efter en Ytring af en høj japansk Embeds-

mand, i Følge »Hansa«, kun ringe Fremskridt. Selv Østasiens største Værft Mitsubischi-Værft (Iwasakis Værft i Nagasaki) og Kawasaki-Værft i Kobe har næsten intet Arbejde. Man holder kun Bedriften gaende ved Bygning af Maskiner og smaa Krydsere til Krigsmarinen.

Internationalt Fribord. Det tyske »Reichsversicherungsamt« har, i Følge »Zeitschrift für Versicherungswesen«, spurgt Kiels Handelskammer, om en international Ordning af Fribordssagen vilde være hensigtsmæssig, set fra den tyske Skibsfarts Standpunkt. Herpaa har Handelskammeret svaret, at den hidtidige Overenskomst med England og den delvise med Frankrig og Holland har vist gode Resultater, og at en yderligere Fremadskriden paa Vejen henimod en international Overenskomst paa dette Omraade, under Medvirkning af det tyske Seeberufsgenossenschaft, kun kan synes tjenlig for den tyske Skibsfart.

Lloyds i London. Autoriteterne (Aufsichtsamt) i New York bekendtgør i Følge »Zeitschrift für Versicherungswesen« af 7. September d. A., at efter den 1. Januar 1911 maa Lloyds i London ikke mere arbejde i New York, at alle Forsikringstagere, som afslutter eventuelle Kontrakter med Lloyds, gør dette for egen Risiko, og at Lloyds Repræsentanter vil udsætte sig for retslig Forfølgelse i New York.

For at forebygge Misforstaaelse i Anledning af ovenstaaende Meddelelse finder vi at burde minde om, at Lloyds i London ikke maa forveksles med Klassificeringsselskabet Lloyds. Det er overhovedet ikke noget Selskab, men en Samling af Assurandører, som til visse Tider træder sammen og tegner Søforsikringer i Reglen flere i Forening (deraf Navnet Underwriters).

Da Staten New York imidlertid fordrer en Sikkerhedsstillelse af 200,000 Dollars af Søassurandører og denne Sikkerhed, som i dette Tilfælde vil blive krævet af hver enkelt Dellager, næppe er præsteret, maa det antages, at dette er Grunden til, at Staten New York forbyder denne Virksomhed paa sit Omraade.

Uddybning af Bogense Havn. Byraadet i Bogense behandlede d. 5. ds. et Forslag om Uddybning af Havnen fra 11 til 14 Fod i Forbindelse med en Udvidelse af Havnepladsen. Forslaget, der vil medføre en Udgift af 130.000 Kr., fik en velvillig Modtagelse. Det henvises til 2den Behandling. (»Berl. Tid.«)

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 15/1910, afsagt den 11. Juni 1910. A/S. Portland-Cementfabriken »Danmark« mod A/S. C. Møllerups Maskinfabrik.

Ved Sluttedel af 1. Februar 1908 købte A/S. Portland-Cementfabriken Danmark i Aalborg af A/S. Møllerups Maskinfabrik i Kjøbenhavn og Esbjerg en 40 effektive Hestes Kraft Petroleumsmotor af Type P. B. med Maskinfabrikens patenterede Vandindsprøjtningssystem og alt Tilbehør efter Fabrikens nyeste Konstruktioner. Den købte Motor var brugt, men skulde leveres i fuldstændig restaureret og forsynet Stand. Den skulde installeres i et under Bygning værende Skib — om hvis nærmere Beskaffenhed der ikke i Kontrakten gaves Op-

lysning — og den skulde leveres paa Anfordring af Skibets Bygmester i Svendborg. For Motorens »Soliditet og Forarbejdelse af 1ste Klasses Materiale« garanteredes »i Følge Nordisk Motor Unions Regler«, og det hed, at »ethvert Brud eller enhver Mangel, som inden et Aar fra Leveringsdagen viser sig«, vilde blive gratis erstattet af Fabrikken, naar de skadelidte Dele indsendes omkostningsfrit. Købesummen for Motoren var sat til 6,000 Kr. ÷ 5 pCt. for kontant eller 5,700 Kr. hvorhos der for Installationen skulde betales 450 Kr. Betalingen skulde erlægges med Halvdelen ved Motorens Ankomst til Svendborg og Halvdelen ved første Prøvetur.

I Sommeren 1908 blev derefter Motoren indsat i det under Bygning værende Skib (Skonnerten »Poul« af Aalborg), og Skibet foretog derpaa forskellige Ture, dels Prøveture dels Rejser med Cement fra Købernes Fabrik. Motoren fungerede imidlertid ikke paa en efter Købernes Mening tilfredsstillende Maade. Skibet rystede stærkt, og Lejerne løb ved flere Lejligheder varme. Efter Købernes Reklamationer blev Motoren flere Gange efterset og repareret af Sælgerne. I Juli og August 1909 lod endelig Køberne i Aalborg afholde en formelig Syns- og Skønsforretning over Motoren, og i Henhold til Udfaldet af dette Skøn lod de Motoren tage ud af Skibet og stille til Sælgerens Disposition.

Under denne Sag søger nu Citanterne de Indstævnte til Tilbagebetaling af den erlagte Købesum 5,700 Kr. samt Omkostningerne ved Installationen, ialt 6,150 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Citanterne gaar ud fra den Opfattelse, at de Indstævnte maa bære Følgerne af, at Motoren har vist sig ikke at være en passende Drivkraft for det Skib, til hvilket den var bestemt. Overensstemmende hermed har de formuleret det Skønsmandene i Aalborg forelagte Skønstema som et Spørgsmaal om, hvorvidt Motoren »efter sin Konstruktion og Beskaffenhed kan anses for brugbar, naar Hensyn tages til dens Formaal at tjene som Drivkraft for Skibet«. Dette Spørgsmaal blev af Skønsmandene besvaret benægtende. Citanterne formener herefter at have godtgjort deres Ret til at forlange Tilbagebetaling af Købesummen.

De Indstævnte gør i første Række gældende, at de aldrig har paataget sig nogen Garanti for, at Motoren vilde være en passende Drivkraft for det Skib, hvortil den af Køberne var bestemt. De har, hævder de, kun solgt den omtalte brugte Motor med dens i Kontrakten nærmere opgivne Egenskaber og med den dér omtalte Garanti, men de maa være uansvarlig for det Faktum, at Motoren af den ene eller den anden Grund ikke har virket tilfredsstillende i Skibet. De gør gældende, at det er uheldigt, at Motoren, trods Indsigelse fra deres Side, paa Købernes Forlangende, er bleven installeret i Skibet længe, inden dette var færdigbygget, at Fartøjet har været for let til en saa kraftig Motor, og at denne lige fra Begyndelsen har været behandlet daarligt af det ikke tilstrækkelig øvede og kyndige Mandskab om Bord. De har endelig rejst forskellige Indsigelser dels mod Skønsmandenes Habilitet, dels mod deres Fremgangsmaade. De hævder, at Skønnet for en Del er bygget paa ensidige Fremstillinger fra Citanternes Side om Motorens Gang paa tidligere Ture, Fremstillinger, som de ikke har faaet Lejlighed til at berigtige, samt at Motoren var i en meget mangelfuld Stand paa den Tur, under hvilken Motoren af Citanterne forelagdes Skønsmandene til Bedømmelse.

Nogle af de af de Indstævnte fremførte Anker mod Skønsforretningen synes ikke at være helt ubeføjede, men Retten finder ikke Anledning til at komme nærmere ind derpaa. Der maa nemlig gives de Indstævnte Medhold i at Skønsforretningen efter Skønstemaets Beskaffenhed maa være irrelevant her under Sagen. Hverken skriftligt eller mundtligt ses de Indstævnte at have paataget sig nogen Garanti for Motorens Anvendelighed som Drivkraft

i det bestemte Skib, men kun for dens almindelige Brugbarhed og de særlige i Kontrakten nævnte Egenskaber. Sagens Udfald maa herefter bero paa, om Motoren i sig selv har manglet nogen af disse Egenskaber. Derfor foreligger der imidlertid intet Bevis; tværtimod har de Indstævnte fremskaffet en Erklæring fra Bureau Veritas Repræsentant i Svendborg, der ikke blot attesterer, at Motoren er bygget og opstillet under Tilsyn af Bureau Veritas, men tillige, at den baade før og efter Installationen er bleven prøvet omhyggelig og har vist sig at være i god arbejdsdygtig Stand, samt at alt Arbejdet Motoren vedrørende er omhyggelig udført.

De Indstævnte vil herefter være at frifinde, hvorhos Citanterne findes at maatte betale dem Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Dom i S. S. Nr. 54/1910.

Tiltalte L. K. H., der fra 23. Marts 1908 havde været udmønstret paa ubestemt Tid med 3/m Skonnert »Castor« af Ærøskjøbing som Letmatros, rømte i Kanada den 8. Juli 1908.

Dømt til 14 Dages simpelt Fængsel samt til at betale Sagens Omkostninger.

Dom i S. S. Nr. 110/1909 afsagt den 22. Juni 1910. Dampskibet »Haake«s Rederi, Aug. Boltén, Wm. Millers Nachf. i Hamburg mod Fyns Andels Foderstofforretning i Svendborg.

I Følge Konnossement af 1. April 1909 afskibedes med Dampskibet »Haake« af Hamburg et Parti Bomuldsfrøkager, ialt 5,275 Sække, fra New Orleans til Svendborg. Ved Ankomsten til Svendborg viste det sig, at c. Halvdelen af Frøkagerne eller 675.398 Pd. var beskadiget. Værdiforringelsen ansattes af de paa Ladningsmodtagerens Foranledning udmeldte Skønsmænd til Kr. 1.40 pr. Centner, eller ialt Kr. 9,455.57. Ladningsmodtagerne, Fyns Andels Foderstofforretning i Svendborg, tilbageholdt derfor 9,500 Kr. af Fragten, idet de gjorde gældende, at Skibet var ansvarligt for Skaden.

Under denne ved nærværende Ret som vedtaget Værneting anlagte Sag søger Citanterne de Indstævnte til Betaling af de nævnte 9,500 Kr. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar sig frifunden mod Betaling af Kr. 44.43 samt £ 125, hvilket sidstnævnte Beløb de af deres Assurandører har modtaget i Erstatning.

Om de nærmere Omstændigheder, under hvilke Skaden er indtruffen, er oplyst følgende:

Skibet, der var afgaaet fra Filadelfia til New Orleans, havde undervejs i Tampa indtaget c. 3,300 Tons Fosfat, der blev fordelt i alle Skibets fire Lastrum. Den 31. Marts indladedes i Chalmette en Del Tømmer (140 Pitchpine Bjælker) og derefter i New Orleans Bomuldsfrøkager og 75 Sække Fjer. Alle Varerne stuvedes løst i Skibets fire Lastrum ovenpaa Fosfaten og uden Separation; Bjælkerne i Nr. 1 og 4 Lastrum, Fjerene i Nr. 4 Lastrum og Bomuldsfrøkagerne i alle fire Lastrum. Indladningen, der foregik i tørt Vejr, blev forestaaet af en professionel Stuver.

Paa Rejsen over Atlanterhavet indtraf der haardt Vejr med høj, overbrydende Sø. Skibet rullede og tog meget Vand over Dækket. Den 10. April ved Midnatstid passerede Skibet ganske tæt forbi et under Vandet flydende Vrag, af hvilket man kun saa Masterne, og for hvilket man maatte give haardt Styrbord Ror. Hvorvidt Skibet har rørt Vraget, og hvorvidt der af Søen er slaaet Vragstykker hen over Skibets Dæk, er ikke oplyst, men at noget saadant kan være sket, kan ikke betragtes som udelukket. Den 15. opdagedes, at der var 4½' Vand i Forpeaken, og en Haandpumpe, hvormed Skibet var forsynet til dette Rum, blev sat i Gang, men den formaaede

ikke at holde Skibet læns. Først den 17. fandt man efter at have fjærnet en Del Fortøjningskæder en c. 6" lang Revne i en af Stævpladerne, c. 8' fra Bunden og 1' fra Stævnen. Man søgte forgæves at faa Revnen tættet, og man maatte sluttelig aabne Lugen til Nr. 1 Lastrum og fjærne en Del af Ladningen i den nederste Del op til Kollisionsskoddet for at kunne uddrive en Nagle i dette Skod, saa at Vandet kunde ledes til Ballastpumpen. Forpeaken kunde nu holdes læns. Medens det foranførte Arbejde stod paa, havde Søen vedblivende været oprørt, der var kommet meget Vand ind over Dæk og Luger, og det havde ikke kunnet undgaas, at en Del Vand ovenfra trængte ned i det forreste Lastrum og derfra videre til Lastrum Nr. 2, der staar i Forbindelse med Lastrum Nr. 1.

Ved Ankomsten til Svendborg viste det sig som foran omtalt, at Ladningen var meget beskadiget af Fugtighed. Ved et af retlig udmeldte Mænd foretaget Skøn konstateredes det, at Skibet ved dets Arbejden i Søen havde begivet sig flere Steder ovenbords, saaledes ved Barkholtsrangen i Agterlasten, og at der i Dækket ved Lugerne var Lækager: ved Nr. 3 var en Bolt revet ud, saaledes at Vandet havde kunnet trænge ind, ved Nr. 2 Luge fandtes tre Huller i Karpladen, hvoraf det agterste ligeledes syntes fremkommet ved, at en Bolt var revet ud ved Søens Slag. Om de to andre Huller erklærede Skønsmændene, at de ikke syntes fremkommet paa denne Maade, men Skønsmændene udtalte intel om, hvorledes de kunde tænkes fremkommet. Hullet ved Luge Nr. 3 var opdaget nogle Dage før Ankomsten til Svendborg, og der var da bleven sat en Prop i; de øvrige Huller blev man først opmærksom paa ved Skønsforretningen i Svendborg.

De paa Ladningsmodtagernes Foranledning til at bedømme Skadens Størrelse udmeldte Mænd udtaler sig i deres Skønsforretning meget skarpt om Lastens Kondition og den Mangel paa Hensyn der efter deres Mening var taget til Lasten. De kritiserer den Uorden, hvori Lasten i Luge Nr. 1 — som Følge af det forannævnte Arbejde — laa, og Mangelen paa Separation mellem Bomuldsfrø-kagerne og det underliggende Fosfat og Træ. De konstaterede, at der fandtes et tommetykt Lag af Støv og Fosfatdele i de tre af Lastrummene, hvor der fandtes Mellemdæk, og de udtalte, at dette havde beskadiget Kagerne, men de kom ikke ind paa en Vurdering af Omfanget af denne Del af Skaden. Skønsmændene omtalte Muligheden af, at Fosfaten og Tømmeret havde været fugtigt ved Indladningen, men de kom ikke ind paa en nærmere Paavisning af, hvorvidt virkelig nogen Del af Fugtigheden kunde tænkes at stamme derfra.

Selv om det nu maa anses for en Fejl fra Skibets Side, at man ikke ved Maatter eller paa anden Maade har søgt at holde Støv eller Fosfatdele borte fra Bomuldsfrø-kagerne, maa Retten efter det Foreliggende gaa ud fra, at i ethvert Fald den ganske overvejende Del af Skaden hidrører fra Indtrængen ovenfra af Vand i Lastrummene, og at dette alder skyldes Omstændigheder (Sammenstød med Vraget, det haarde Vejr undervejs. Søens Bryden over Dækket), for hvilke Skibet ikke bærer noget Ansvar. De skarpe Udtalelser i den sidst omtalte Skønsforretning bliver uden virkelig Vægt, da de kun omtalte den Tilstand, i hvilken Ladningen ved Udlosningen be-fandt sig og ikke oplyser Data, hvoraf det kunde sluttes, at den daarlige Tilstand skyldes andre end de foran angivne Omstændigheder. I hvert Fald mangler enhver Oplysning om, i hvilken Grad den manglende Separation kan antages at have forøget Skaden paa Ladningen.

Som Sagen saaledes foreligger, findes Citanterne ikke at kunne gøres ansvarlig for de Ladningen tilføjede Beskadigelser. Naar de Instævnte har villet hævde, at Skibet antagelig har været usødygtigt ved Indladningen, maa dette betragtes som ganske usandsynligt. De Indstævnte vil derfor være at domme efter Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 200 Kr.

Lastelinien for Sejlskibe.

En Sejlskibsfører skriver til os fra Riga:

Iblandt alle de Herligheder, Skibsfarten i de senere Aar er bleven lyksaliggjort med, er Lastelinien nok en af de vigtigste. Denne Skønhedsplet (jeg mener Lastemærket) har vel nok de fleste af Skibene nu faaet anbragt paa Siden, og samtidig har de vel ogsaa gjort den Opdagelse, at enhver Forskønnelse koster Penge; i dette Tilfælde endogsaa ret rigeligt; thi jeg gaar næppe Sandheden for nær, naar jeg siger, at mindst 5 pCt. af vor Arbejdsevne er gaaet tabt derved. Naar vi nu var færdig dermed, saa kunde vi indleve os deri og, med Tiden glemme fordums Tidens Friheder og Goder, men intel her i Verden er fuldkommet og Lastelinien ej heller. Vi staar nemlig overfor den Ubehagelighed, at man ved at holde sig nøje til Loven meget godt kan blive Straf skyldig. Dette ser lidt morsomt ud, men er ikke desto mindre rigtigt; thi laster vi vort Skib i en Ferskvandshavn, eksempelvis her i Riga, og vi laster det ned til det tilladte Ferskvandmærke, saa vil Skibet, naar det kommer til engelsk Havn, have sit Saltvandmærke adskilligt under Vand, for mit Skibs Vedkommende $1\frac{1}{2}$ Tomme, og da dette har været Tilfældet med alle de hjemlige Skibe, jeg er truffen sammen med, saa er det nok ens over hele Linien. Hvorledes vil vi være stillet, naar vi kommer over til England og paa den Maade har faaet vort Skib for dybt lastet? Den ærede Redaktion kunde mulig give os lidt Vejledning paa dette Omraade: thi det var jo ikke værd, at Loven skulde skaffe os unødige Mulker paa Halsen, hvis det kunde undgaas. Der er jo nok en Udvej, nemlig ikke at laste Skibet dybere i fersk Vand, end at det kan have sin Saltvandslinie ovenfor, naar det kommer i Saltvand: da vi imidlertid ikke sejler til Søs for Fornøjelsens Skyld, men for at tjene lidt Penge, saa kan jo en Skibsreder være berettiget til at forlange, at Skibet bliver lastet paa lovlige Vis i fersk Vand, hvad enten det saa passer i Saltvand eller ej, og en Skibsfører kan saaledes komme i en slem Klemme.

I. Fuglsang.

Fører af 3/m. Sk. »Minerva« af Svendborg.

I Anledning af ovenstaaende har vi rettet en Forespørgsel til Ministeriet for Handel og Søfart og har under 8. ds. modtaget en Skrivelse fra Ministeriet saalydende:

»I det med den ærede Redaktions Skrivelse af 15. Juli d. A. modtagne, hermed tilbagefølgende Andragende har Skibsfører I. Fuglsang af Svendborg fremsat forskellige nærmere angivne Spørgsmaal vedrørende Forstaaelsen af de i Anordning af 28. September 1909 indeholdte Bestemmelser om Skibes Dybgaende og Lastelinie.

I denne Anledning skulde man efter stedfunden Brevveksling med Lastelinieudvalget tjenstlig melde, at det Ferskvandmærke, der er paamærket et Skib med danske Lasteliniemærker, alene er gældende for absolut fersk Vand: Vand, hvis Vægtfylde er 1. Dersom Skibet laster i svagt saltholdigt Vand, maa Reduktionen af Ferskvandsfriordet formindskes, hvorved bemærkes, at der paa de danske Friordsbrevs Bagside er angivet, paa hvilken Maade denne Formindskelse findes.

At et Skib i en Ankomst-Havn ligger med sit Saltvandsfriordsmærke under Vand, behøver ikke at være ensbetydende med, at Skibet er overlastet, idet Vandet i Afgangs-Havnen kan have været mere saltholdigt end Vandet i Ankomst-Havnen.«

P. M. V.

G. Busck-Nielsen.

kst.

Gustav Arendrup.
kst. Flm.

Tysk Søretssag.

Den 9. Juli d. A. behandlede Hamburgs Søret en Kollisionssag mellem den Del forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn tilhørende Damper »Yrsa«, der maaler 267 Netto Reg.-Tons, og en Firmaet Fritz Joost i Hamburg tilhørende Lægter Nr. 4616, der blev bugseret af Slæbedamperen »Fritz« af Hamburg.

Ulykken skete den 26. Maj 1910 Kl. 11½ Fm. paa Nedre-Elben, tværs for Grænsekanalen. Den over Altona fra Aalborg kommende danske Damper beskadigede den med Salpeter lastede Lægter saa stærkt, at den løb fuld af Vand og sank. Besætningen blev dog reddet. Lægteren er senere taget op af en Dykker og indbragt til et Værft til Reparation. Damperen »Yrsa«, der er bygget i 1889, fik kun en ubetydelig Skade paa Forstævnen. Fra Damperens Side gives følgende Fremstilling af Ulykken:

Efter at »Yrsa« havde løst det for Altona bestemte Kvæg, fortsatte den Rejsen til Hamburg med Bistand af en Havnelods. Noget udenfor Strandhoeft saa man en Bugserbaad med en Lægter paa Slæb komme ud af Indiahavnen. Da man antog, at Bugserbaaden vilde holde sig paa »Yrsa«s Styrbordsside, gav man Styrbord Ror. Slæbebaaden gav nu det første Stød i Dampfløjten, der straks blev besvaret af »Yrsa« med to Stød. Slæbebaaden blev dog ved at gaa tværs over Farvandet, hvorfor man stoppede Maskinen, slog fuld Kraft »Bak«, lod Ankeret falde og lagde Roret haardt Bagbord. Da Bugserbaaden nu veg af til Bagbord, svajede Lægteren med sin Bagbordsside mod »Yrsa«s Forstævn og blev, skønt Damperen ikke gjorde mere Fart fremefter, beskadiget saa stærkt, at den sank.

Havnelodsen fra »Yrsa« bekræftede ovenstaaende Forklaring og tilføjede: »Jeg befandt mig tillige med Kaptajnen paa Broen. Vi kom fra Syd omtrent midt i Farvandet. Maskintelegrafens stod paa »Fuld Kraft«, men Damperen gik alligevel langsomt, vistnok fordi der ikke var tilstrækkelig Damp. Da vi saa Slæbebaaden med Lægteren, stillede vi Maskintelegrafens paa »Langsom«, da disse efter Loven skulde vige af for os, fordi det er Flodfartøjer. Det vil sige, jeg antog i dette særlige Tilfælde, at Bugserbaaden vilde vige af eller indtage en afventende Stilling. Efter min Mening kunde jeg ikke handle anderledes og ikke vige af til Styrbord.«

»Yrsa«s Kaptajn gjorde gældende, at hvis Bugserbaaden havde beholdt sin Kurs, vilde alt være gaaet godt, især da »Yrsa« gik ganske langsomt, og Farvandet var frit. Første Styrmand paa »Yrsa«, der befandt sig paa Bakken ved Ankeret, bekræftede, at dette var faldet straks, da Ordren dertil blev givet. Om den egentlige Kollision var han ikke i Stand til at give nærmere Forklaring. Maskinmesteren fra »Yrsa« forklarer, at Maskinen kort før Kollisionen ikke gik med fuld Kraft, og at den bakkede førend Sammenstødet.

Slæbedamperen »Fritz« havde den 26. Maj Kl. 9¾ Fm. laget Lægteren 4616 »Margaretha«, som var ladet med 46 Tons Salpeter, paa Slæb, for at bugserer den fra Afrikakajen i Indiahavnen til Fährkanal. Efter at være kommet ud af Indiahavnen styrede man efter Amerikahoeft, som blev passeret i en Afstand af c. 40 Meter. Nu saa man Damperen »Yrsa«, der kom op tværs for Wichhorst Værft paa Sydsiden og laa strømet. Slæbebaaden gav nu et Stød i Dampfløjten og holdt over efter Nordsiden. »Yrsa« svarede med to korte Stød og holdt til Bagbord. »Yrsa«s to Stød blev ikke besvaret, da man ikke mer havde kunnet komme fri til Bagbord. Straks derpaa løb »Yrsa« med Forstævnen ind i Lægterens Bagbordsside, som den traf c. seks Meter fra Agterenden og gennemskaar, saa den sank. Man forsøgte at slæbe den synkende Lægter til Kysten imod Syd, men maatte opgive det, da »Yrsa«s Ankerkæde fastholdt denne.

Skipperen paa Slæbedamperen »Fritz« paastod, at

»Yrsa« havde haft Plads nok til at gaa agten om Bugserbaaden og Lægteren, og hvis den havde gjort det, var Kollisionen blevet undgaaet. Denne fandt Sted temmelig nordligt i Farvandet. Slæbedamperens og Lægterens Roder forklarede, at dennes Skipper, der havde været 28 Aar i hans Tjeneste, altid havde vist sig paalidelig. Havnelodsen blev ved sin Paastand, at for ham havde det været umuligt at vige af for Bagbords Ror, da der ikke var Plads dertil.

Rigskommissæren var kommet til den Overbevisning, at »Yrsa« skulde være gaaet af Vejen for Slæbedamperen for Bagbords Ror. Efter Slæbedamperens Signal maatte »Yrsa« have forstaaet, at denne ikke vilde vige af for Styrbords Ror. »Yrsa« maatte tillægges Skylden for Kollisionen.

Søretten udtalte: »Skylden for Sammenstødet maa tilskrives »Yrsa«, fordi den er vejet af for Styrbords Ror for den paa dens Styrbords Side værende Bugserbaad. Denne er uden Skyld«.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet i den forløbne Uge været ret tilfredsstillende for denne Fart, og et større Antal Fragter er afsluttet med et lille Tillæg i Raterne saavel til England som til Kontinentet.

Fra Bottenhavet noteres fremdeles mange Laster særlig for noget større Sejlere, og fra Rusland spores lidt mere Liv end hidtil, ligesom Danmark og Tyskland ogsaa har Brug for Kornskibe. Vestsverig og Østnorge har ogsaa nogle flere Laster end Ugen forud, saa at man tør gøre sig Haab om god Efterspørgsel efter Tonnage. Returfragter Vest fra er ligeledes fremme for tilstrækkelig Dækning af Behovet, og særlig er der nu flere Kulfragter med god Ekspedition.

Angaaende de mindre Skibe er Markedet stadig lige uforandret og ret flovt, for Nordtysklands Vedkommende nærmest noget mattere med forholdsvis faa disponible Kornlaster. Efter 15. ds. noteres dog atter en Del baade Rug og Havre; iøvrigt sluttedes der i sidste Uge fra Stralsund 3¼ og 3½ Mk., Lübeck 3½ Mk., Rostock 3 Mk., alt for Rug. Et Lyspunkt er der fra Hamburg og Harburg, som slutter til omkring 4½ Mk.; til Rønne gennemførtes endog 5 Mk. Sverig har som sædvanlig fra de sydlige Pladser Ladninger nok i Markedet, hvorimod Vestsverig er mere tilbageholden. Danmark har fra Provinserne haft nogle Byglaster til Norge til omkring 5 Kr. samt til Kjøbenhavn 10—11 Øre. Kjøbenhavn var i sidste Uge ret livlig og sluttede ikke saa faa Skibe, saaledes Bomuldsfrøkager til Aarhus 14 Øre, Aalborg 16 Øre. Höganäs 12 Øre. Landskrona 11 Øre samt Hvede til Bandholm og Nykjøbing F. 10 Øre, Göteborg 12½ Øre og Sild til Rostock 50 Pf. pr. Tønde. For denne Uge ser det ikke saa lovende ud.

Havarier og Forlis.

Carla, dansk 3/mastet Skonnert, er d. 6. ds. indkommet til Hamburg med brækket Mast. Skibet reparerer.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælk kondenserings Fabrik

i Nakskov

Fnaas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Riga 11./9. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen,
afg. Salonica 8./9. til Cacalla. — Algarve, Borries, afg. Marseille
11./9. til Tarragona. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 11./9.
til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 10./9. — Ant-
werpen, Madsen, afg. Savannah 5./9. til Rotterdam. — Arkan-
sas, Petersen, ank. Rotterdam 6./9. — Arno, Strubberg, afg. Dart-
mouth 10./9. til Nice. — Aurora, Fischer, ank. Dunkerque 8./9.
— Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 8./9. —
Beira, Lunge, ank. Lissabon 10./9. — C. F. Tietgen, Thomsen,
afg. New York 8./9. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Morten-
sen, ank. hertil 11./9. — Christian IX, Petersborg, pass Brun-
sbüttel 9./9. for London. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 10./9.
til Petersborg. — Douro, Søberg, afg. Dunkerque 11./9. hertil. —
Esbjerg, Strufve, ank. hertil 12./9. — Florida, Andersen, ank.
hertil 11./9. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 10./9. til Königs-
berg. — Garonne, Kromann, afg. Bordeaux 11./9. til Rochelle. —
Georgios I, Sørensen, ank. Libau 7./9. — Hengest, Munck,
ank. hertil 12./9. — Hjelm, Kyllsbech, ank. hertil 11./9. — J. C.
Jacobsen, Petersen, ank. Barcelona 8./9. — Jolantha, Sim-
onsen, ank. hertil 11./9. — Kasa, Mikkelsen, ank. Libau 7./9. —
Kentucky, Andesen, afg. Baltimore 2./9. til Kristiania. —
Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 9./9. — Kursk, Gommesen,
afg. herfra 7./9. til Petersborg. — Leopold II, Jacobsen, afg.
Libau 10./9. til Hull. — Loire, Craignou, afg. Stettin 10./9. til
Petersborg. — Louise, Larsen, ank. Riga 10./9. — Louisiana,
Ørsted, afg. Norfolk 8./9. til Rotterdam. — L. P. Holmblad,
Svane, afg. herfra 9./9. til Antwerpen. — Moskov, Jon Jønsen,
afg. herfra 10./9. til Reval. — Nordjylland, Jacobæus, ank.
Antwerpen 10./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 9./9. —
Omsk, Harder, ank. Hull 7./9. — Oscar II, Hempel, ank.
Kristiania 11./9. — Perm, Christensen, pass Brunsbüttel 10./9. for
London. — Pregel, Iversen, ank. Havre 9./9. — Pennsylvania,
Lissner, afg. Newcastle 2./9. til Boston. — Saga, Wiberg,
ank. Antwerpen 5./9. — Saxo, afg. herfra 8./9. til Antwerpen. —
Seine, Damp, ank. Bordeaux 11./9. — Texas, Mulldorff, ank.
Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 10./9.
Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Leghorn 10./9. — Tyr, Thaning,
ank. hertil 11./9. — United States, Gotsche, afg. Kristians-
sand 9./9. til New York. — Vendsyssel, Larsen, afg. herfra
11./9. til Riga. — Viking, Meyer, ank. Stettin 11./9. — Karin,
ank. Stettin 11./9. — Vadsø, afg. Stettin 8./9. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Petersborg 2./9. til London. — Johan Siem,
Nielsen, ank. London 3./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek,
ank. Dunkerque 8./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank.
Ghent 2./9. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./9. til Miramichi. —
Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 8./9. til Cardiff.
— Excellence Pleske, Rasmussen, afg. København 10./9.
til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cha-
atham 8./9. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Chri-
stensen, ank. Uleåborg 3./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg.
Petersborg 7./9. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsø, afg.
Jacobstad 8./9. Swansea. — Nawa, Dahl, afg. Archangel 5./9. til
Rotterdam.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Penang 6./9.
til Colombo. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 11./9.
til Shanghai. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./9. til Havre. —
Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 3./9. — Bandon,
Thomsen, afg. Genua 7./9. til Port Said. — Samui, de Licht, ank.
London 8./9. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Antwerpen 9./9. —
Cathay, Kruuse, afg. Newcastle 12./8. til Cape Town. — St. Jan,
ank. Rotterdam 7./9.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St.
Thomas 9./9. til Havre. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 9./9.
til Demerara. — St. Lucia, Ingeman, afg. København 12./9. til
Nørre Sandby.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Petersborg 10./9. —
Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 10./9. — Elna, Rathje, afg.
Bona 10./9. — Therese, Pedersen, ank. Bordeaux 10./9. — Si-
mone, Møller, ank. Hernösand 7./9. — Jeanne, Løffer, afg. Arch-
angel 30./8. — Vera, Riso, afg. West Hartlepool 8./9. —
Daisy, Olsen, ank. Rouen 7./9. — Anine, Leth, afg. Archangel
9./9. — Kamma, Larsen, ank. Archangel 10./9.

Term. Sara, Jensen, afg. Frederikshavn 10./9. — Helene,
Sørensen, afg. Libau 10./9. — Sjølland, Dam, ank. Svendborg
11./9. — Agnete, Sonnichsen, afg. Libau 9./9. — Hermia,
Hansen, afg. Windau 6./9. — Alice, Schultz, ank. Windau 10./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windau 9./9. — London,
Bom, afg. Rotterdam 9./9. til Newcastle. — Paris, Tholander, ank.
Kiel 5./9. — Bryssel, Kaas, afg. Trångsund 8./9. til Ostende.

Thora. Sterling, Nielsen, afg. Leith 8./9. til Island. —
Echo, Torgersen, afg. Leith 8./9. til Island. — Ingolf, Schiøtz,
ank. Leith 10./9. — Kong Helge, Olsen, ank. København 10./9.
— Gambetta, Riise, ank. København 11./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg.
Rouen 11./9. — E. M. Dalgas, Møller, pass. København 11./9.
for syd. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Hull 8./9. — St. St.
Blicher, Christensen, ank. Korsør 9./9. — Peter Willemoes,
Møller, afg. København 10./9. — G. Kock, Jørgensen, afg. Horsens
9./9. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Newcastle 10./9. —
H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Korsør 9./9. — Chr. Chri-
stensen, Rasmussen, ank. Lappvig 7./9. — N. F. Høffding,
van Deurs, ank. Skejfteå 9./9. — N. G. Petersen, Bloch, pass.
København 12./9. for nord. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank.
Blyth 7./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Methil 10./9. —
T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Uleåborg 7./9. — Ajax,
Brorsen, ank. Söderhamn 7./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 7./9. til Hull. —
Wien, Boeck Hansen, ank. Burntisland 9./9. — Roma, v. Thun,
ank. Aalborg 9./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Blyth 8./9. — Freja, Nielsen,
ank. Altona 6./9. — Vera, Thing, ank. Archangel 4./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Stockholm 10./9. til Sundsvall. —
Nelly, Clausen, pass. Helsingør 9./9. til Petersborg. — Fanny,
Eriksen, ank. Pasages 2./9. — Lilly, Nielsen, ligger i Helsingør.
— Alexy, Lorentzen, ank. Aarhus 10./9. — Dagny, Sørensen,
ank. Nykjøbing F. 9./9. — Mary, Bang, pass. Helsingør 9./9. for
Helsingfors.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Rostock
8./9. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 10./9. — Ski-
faxe, Faber, ank. Libau 5./9. — Gulfxave, Petersen, afg. Kö-
nigsberg 9./9. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam
10./9. til Burntisland.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Newcastle 10./9. — Rus-
sia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 7./9. — Carl Hecksher,
Starck, afg. Frederikshavn 10./9. — Dania, Lindberg, ank. Rot-
terdam 2./9. — Normannia, Eriksen, ank. Dunkerque 9./9. —
Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 7./9. — Canadia, Jørgensen,
afg. Rotterdam 27./8. — Livonia, Jørgensen, afg. Blyth 4./9.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Kronstadt 9./9. — Pa-
tria, Larsen, ank. Pensacola 7./9. — Gratia, Sørensen, afg. Kron-
stadt 9./9. — Astoria, Neergaard, ank. Norfolk 7./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Boness 6./9. — Gallia, Niel-
sen, afg. Methil 9./9. — Caledonia, Hansen, afg. Petersborg
10./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 7./9. — Koto-
nia, Rasmussen, afg. Wiborg 31./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 9./9. — Granaria,
Poulsen, ank. København 4./9. — Carbonia, Mathiasen, afg.
Kronstadt 5./9. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 3./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Ostende 6./9. — Selandia,
Troensegaard, ank. Ostende 4./9. — Secalia, Jensen, afg. Oran
1./9. — Frumentia, Andersen, ank. Rotterdam 8./9. — Boscia,
Skovgaard, ank. Petersborg 3./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 4./9.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Kronstadt 10./9.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Kronstadt 10./9. —
Kronprins Frederik, Andersen, ank. Rotterdam 11./9. —
England, Andersen, ank. Riga 11./9. — Holland, Poulsen,
ank. Hull 7./9. — Rusland, Madsen, afg. Petersborg 9./9.

Europa. Europa, Hansen, ank. Hull 10./9. — Tyskland,
Danstrup, ank. Kronstadt 6./9. — Belgien, Nielsen, ank. East
Hartlepool 10./9. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 8./9.

Æra. Emanuel, Svane, ank. Jacobstad 8./9. — Energi,
Jensen, ank. Borgå 8./9.

Sejlskibe.

Æra. Atlantic, Rasmussen, afg. Gøteborg 6./9. til High-
bridge. — Thor, pass. Dungeness 5./9. vestg. — Kirstine,
Rasmussen, ank. Svendborg 8./9. — Gloria, Fabricius, ank. Nordby
(Samsø) 8./9. — Svip, Jensen, ank. Swinemünde 8./9. — Freya,
Petersen, ank. Åhus 8./9. — Zeus, Sørensen, ank. København 8./9.
— Diana, Hansen, er afg. Lovisa til Jersey. — Irene, Jørgen-
sen, pass. Københavns Red 7./9. p. R. t. Faro. — Amor, pass.
Lizard 6./9. vestg. — Marie, Boye, ank. Odense 9./9. — Lud-
vig Bramsen, Groth, ank. Gøteborg 9./9. — Mars, Stegmann,
ank. Grangemouth 7./9. — Argo, Clausen, afg. Miramichi 9./9. til
Ireland. — Norden, Rasmussen, pass. Københavns Red 9./9. p.
R. t. Newcastle. — Vega, Hansen, ank. London 9./9. — Argus,
Jensen, ank. Dunkerque 9./9. — M. Hoy, Petersen, ank. St. Johns
9./9. — Pampa, Svendsen, ank. Aalborg 9./9. — Enighed, Friis,
ank. København 8./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 13. September 1910. — Sø- og Handelsrets-
domme. — Lastelinien for Sejlskibe. — Tysk Sørøstssag. — Fragt-
markedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlf.: Kramper Horsens Telefon Nr. 427

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Vollhelm“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A|S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 6525

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 16. September 1910.

En Dampers udplyndret Charbin, 12. September. (Ritz. Bur.). Den russiske Dampers »Hø«, der havde 80 kinesiske Passagerer om Bord, er c. 30 Verst fra Charbin blevet overfaldet af Tungusere, der befandt sig blandt Passagererne. To af de Ombordværende dræbtes, Resten blev bundet og kneblet, hvorefter Røverne bemægtigede sig alle Passagerernes Værdigenstande, ødelagde Skibets Maskine og flygtede. Kort efter kom en russisk Krydser til Stede og ydede Hjælp til de bundne Matroser og Passagerer, af hvilke mange var saaret.

Kjøbenhavns Havneraad. I Borgerrepræsentationens Møde Mandag Aften d. 12. ds. for lukkede Døre valgtes Grosserer Westly Stephensen til Medlem af Havneraadet i Stedet for Søfartsminister Muus, der har ønsket sig fritaget for Hvervet i Anledning af sin Indtrædelse i Ministeriet.

Fyrvæsnets paa Australiens Nordvestkyst. Den vestaustralske Regering har, i Følge »Hansa«, bevilget £ 50,000 til Forbedring af Fyrvæsnets paa Australiens Nordvestkyst. Paa Kap Inscription, Beudout Island og Gantheaume Pt. er Fyrtaarne under Opførelse, og paa Vlaming Head Pt, Cloates og Kap Leveque skal der bygges Fyrtaarne.

Konsulatvæsnets. Under 25. April har Udenrigsministeriet ansat Hr. Edward Norman Belcher som ulønnet dansk Vicekonsul i Geelong under det kgl. Generalkonsulat i Melbourne.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 52/1910, afsagt den 23. Juni 1910. A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft mod Fabrikant H. C. Christiansen.

Under denne Sag søger Citanten A/S. Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft Indstævnte Fabrikant H. C. Christiansen til Betaling af Kr. 327,01, som Indstævnte skal skyldes Citanten for Reparation af en Tredjemands tilhørende Motorbaad. Indstævnte har under foreløbig Procedure af Formaliteten paastaet Sagen afvist som allerede paadømt i Realiteten under en af Citanten mod Indstævnte tidligere anlagt Sag (se Dansk Søfartstidende Nr. 45/1910).

Citanten har under den tidligere af ham anlagte Sag selv æsket Rettens Afgørelse med Hensyn til det nu indtalte Krav, som han paastod kompenseres mod et af Indstævnte fremsat større Modkrav, og Retten kom ved sin dengang afsagte Dom ind paa Realiteten, idet Dommen udtalte, at der manglede ethvert Bevis for, at Indstævnte skulde hæfte overfor Citanten for Betalingen af den paagældende Reparation, hvorfor den forlangte Kompensation blev næglet. Da Sagens Realitet saaledes engang er afgjort ved Rettens Dom, vil Citanten ikke nu paany kunne bringe dette Krav for Retten. Sagen vil derfor være ex officio at afvise. I Kost og Tæring til Indstævnte vil Citanten derhos have at betale 10 Kr.

Dom i S. S. Nr. 24/1910, afsagt den 23. Juni 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Hecksher & Søn som Repræsentanter for Motorfartøjet »Snapp« af Stockholm.

Den 20. December 1909 Kl. 3,45 Fm., grunstedle Motorfartøjet »Snapp« af Stockholm, paa Rejse i Ballast

fra Holbæk til Danzig, paa Aflandshage Syd for Amager. Vinden var sydlig, det var Sneykning og stærk Strøm. Skibet kom til at staa med Stævnen i SØ.; Grunden bestod af Sand og Sten. Opad Dagen blev det haard, tilfældig Kuling fra SV. til NV. og Vandstanden omkring Fartøjet meget lav. Skibet, hvis Amning før Grundstødningen var 6½' agter og 3' for, havde, som det ved en senere Oplodning viste sig, 4½' Vand agter og 3½' for. C. 60 Favne Syd for Skibet strakte sig en Revle med 4' Vand og c. 40 Favne længere ude i samme Retning endnu en Revle med 5—6' Vand. Først ca. 6 Kabellængder Syd for Skibet fandtes en Vandstød paa en halv Snes Fod.

Om Formiddagen var Bjergningsdamperen »Hertha« kommen til Strandingsstedet, men maatte vende om uden at have faaet Forbindelse med Skibet. En Motorbaad fra Bjergerne i Dragør, som søgte at gaa ind til Skibet, kom paa Grund ved Siden af dette. Om Aftenen roede »Hertha«s Fører ind til »Snapp«, hvis Fører den følgende Dag, efter at han havde konfereret med »Snapp«s Ejer, indgik paa at slutte Kontrakt med Entreprisen paa sædvanlige Betingelser. De følgende Dage forsøgte man mange Gange dels ved at lægge Anker ud fra »Snapp« og hale ind ved »Snapp«s Motorspil, dels ved at føre en lang Slæber (5 Kabellængder) om Bord fra »Hertha« og slæbe fra denne, at faa Skibet flot, men Arbejdet vanskeliggjordes i høj Grad dels af den lave Vandstand, dels af Vind og Sø. Skibet blev under Arbejdet slaaet en halv Snes Favne længere ind mod Land og blev en Del læk, hvorfor »Hertha«s Membranpumpe blev bragt om Bord i »Snapp« og anvendt ved Udpumpningen. Under Bjergningsforsøgene assisterede Dragør Bjergelav foruden »Snapp«s egen Besætning. Flere Gange lykkedes det at trække Skibet noget udefter, men det stod derefter atter fast. »Hertha« huggede flere Gange i Grunden, saa at den maatte gaa længere ud. Endelig den 30. fik man Skibet fri af Grunden; det slæbtes til Kjøbenhavn og blev undersøgt af Dykker. Der fandtes en Del Bundskade. Af retlig udmeldte Mænd vurderedes Skibet, der er bygget i 1908 og maaler 252 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 110 Hestes Kraft, til 40,000 Kr. i beskadiget Stand.

Under denne Sag søger nu Citanterne de Indstævnte til Betaling af Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte paastaar Bjergelønnen sat saa lavt som muligt og Sagens Omkostninger ophævet.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, herunder paa den ene Side det vanskelig tilgængelige og til en vis Grad udsatte Sted, hvorpaa Skibet stod, de urolige Vejrforhold, den daarlige Aarstid og den Omstændighed, at Bjergningen ikke var ganske uden Fare for »Hertha« samt den Tid, Bjergningen har staaet paa, paa den anden Side Bjergningsarbejdets Beskaffenhed, det strandede Skibs egen Medhjælp og de forholdsvis mindre Værdier, findes en Bjergeløn paa 6,000 Kr. at kunne være passende. Sagens Omkostninger hæves som indbefattet i det tilkendte Beløb.

Porhydrometeret.

Skibsfarten kan takke en italiensk Opfinder for et nyt Instrument, en automatisk Skibsvægt, der synes at ville fremkalde en fuldstændig Omvæltning i de hidtil bestaaende Forhold paa dette Omraade, fortæller »Hamb. Corr.« Apparatet, som tidligere har været omtalt her i Bladet, blev for en Tid siden forevist og forklaret for nogle af de mest fremragende Redere, Teknikere og andre sagkyndige paa det maritime Omraade i London og vandt almindelig Anerkendelse.

Apparatet, der er blevet kaldt et Porhydrometer, viser med den største Nøjagtighed enhver Vægtforandring om

Bord i et Skib, ligegyldigt, om det drejer sig om den mest moderne Hurtigdamper eller om en Kulpram. Dets Konstruktion beror paa det velkendte Grundprincip, at et i en Vædske flydende Legeme fortrænger en saadan Del af denne Vædske, som netop svarer til dets egen Vægt. Ved at udnytte denne Lov bliver ethvert Skibsskrog til en Vægt af den største Nøjagtighed. Ved Fremvisningen af Instrumentet var dette anbragt i en Kullægter, og Resultatet var, trods de forholdsvis mindre gunstige ydre Betingelser, i enhver Henseende fortræffeligt. Om Apparatets Konstruktion meddeler Bladet følgende: I Skibets Diametralplan er anbragt et lodret Rør, der naar fra rigeligt under Ballastvandlinien til godt op over dybeste Lasteplan, og som ved et mindre Rør staar saaledes i Forbindelse med Skibets Yderklædning, at man kun behøver at aabne en Hane for at give det Skibet omgivende Vand Adgang til Røret, hvor det stiger til samme Niveau som udenbords. Inde i Røret befinder der sig et saakaldt Aerometer, som er saaledes indrettet, at det ved Skibets forskellige Nedlastning stedse deplacerer en Vægtmængde, der er proportional med den af Skibet fortrængte Vandmasse, altsaa med Skibets og Ladningens egen Vægt. Ved en sindrig Mekanisme viser enhver Forandring i disse Forhold sig paa en Skala, der er anbragt paa et passende Sted, og som er indrettet saaledes, at enhver Formindskelse eller Forøgelse af Vægten uden videre kan aflæses paa den.

Den kommercielle Værdi af denne Opfindelse er lige saa stor som den tekniske. For Skibsrederen kan det ny Hjælpemiddel bringe en Række af Goder; i Særdeleshed vil Apparatet frembyde en uvurderlig Kontrol ved Indladning af Bulk-Ladninger. Den italienske Regering har allerede saavidt givet den ny Opfindelse sin Anerkendelse, som den har tilladt, at Toldvæsnet benytter de af Apparatet registrerede Vægtangivelser, hvad der betyder Besparselse af Tid og Omkostninger og samtidig udelukker en Mængde af de ved Vejning af en Ladning uundgaaelige Bryderier. Alle Forandringer i Skibets Lasteforhold, som Slagside o. s. v., er ganske uden Indflydelse paa Angivelsernes Nøjagtighed. Efter Forevisningen af Instrumentet udtalte en af de indbudte Skibsredere den Overbevisning, at Opfindelsen maatte skattes meget højt, og at dens Indførelse i Fragtskibe efter al Sandsynlighed vil foraarsage en betydelig Formindskelse af disses Driftsomkostninger.

Gammel Tonnage.

Lloyds Registers Beretning for 1909 er med Hensyn til Fortegnelsen over den Tonnage, som er gaaet tabt, kondemneret eller ophugget, af mere end sædvanlig Interesse, skriver »Shipp. Gaz.« Den viser nemlig, at de søfarende Nationer har gjort en kraftig Anstrængelse for at blive af med nogle af deres gamle og uøkonomiske Skibe. Tilintetgørelse af Skibe finder altid Sted og vil vedblive at finde Sted paa Grund af Alder og Skrøbelighed, saavel som paa Grund af Forlis. Det er ikke desto mindre forbavsende at erfare, hvilke ærværdige Skuder, der endnu pløjer Søen baade her og der; men den nyere Tids Tendens, især med Hensyn til Dampere, er utvivlsomt at kaste dem i Brokkassen paa et tidligere Tidspunkt, end man før gjorde. Det er imidlertid tvivlsomt, om dette sker med Glæde, meget snarere kan det antages, at det er et Skridt, som man tvinges til af praktiske Hensyn for at spare yderligere Tab, og Processen kommer i alle Fald Fragtmarkedet til Gode.

Tallene i Lloyds Registers Beretning viser, at den Tonnage, der er gaaet til Grunde ved Forlis, var sidste Aar 31,000 Tons mindre end i 1908. Ikke desto mindre var den hele Tonnage, som gik ud af Brug, 129,000 Tons større, hvilket giver et Maal for Omfanget af Ophug-

ningen, idet det nemlig viser sig, at den Tonnage, som har faaet denne Skæbne, er 121,000 Tons større end i 1907, der var det sidste Rekordaar i denne Henseende. Ialt er man i sidste Aar blevet af med 309 Damp- og Sejlskibe ved Ophugning og Kondemnation. Af disse sidste tilhørte 87, repræsenterende 150,000 Tons eller omtrent 47 pCt. af dem alle, engelske Rederier. Det er derfor tydeligt, at Udrenselsesprocessen gaar for sig baade ude og hjemme. England kasserede 62 Dampere af de 127 og 25 Sejlskibe af de 182, som ialt er gaaet ud. Den Kendsgerning, at Ophuggere af Skibe har nok at gøre, og at Prisen for Skibe til Ophugning er meget lav, falder jo godt i Traad med de nævnte Tal.

Som Forholdene er, tjener Ophugning af gamle Skibe de paagældende Lande til Ære. Tabene ved Forlis er paa den anden Side ikke fuldt saa smigrende at betragte. Englands procentvise Tab af forliste Skibe i 1909 er dog mindre end noget andet af de vigtigste søfarende Nationers Tab, med Undtagelse af Danmarks. Englands Tabsprocent er 1,20 af dets hele Handelsflaade, imod 2,83 for De Forenede Stater, 2,25 for Frankrig, 2,09 for Italien, 3,58 for Norge og 2,15 for Rusland. England bliver kun distanceret af Danmark med 1,03 Procent.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Træmassebefragtninger fra Wifstavaf.

Fra en Reder har Foreningen modtaget følgende:

Jeg har fornylig med et Par af mine Dampere udført Rejser med tør Træmasse fra Wifstavarf i Sundsvall Distrikt til England, og jeg sluttede paa Basis af, at Træmassen skulde have et Rumfang af »78—80 cubic feet pr. Ton«, engelsk Vægt. Disse Ladninger har imidlertid givet et uventet daarligt Lasteresultat, idet det viser sig, at Træmassen lastet og stuvel i Skibene optager en Plads af »120 cubic feet pr. Ton«, idet Ballerne er saa daarligt presset og af saa uregelmæssig Facon, at de optager uforholdsmæssig stor Plads. Da jeg havde baseret min Fragtfordring paa Befragterens Opgave, at Træmassen maaler »78—80 cubic feet pr. Ton«, hvilken Belingelse ogsaa er indført i Certepartierne, er Resultatet af disse Rejser selvfølgelig blevet meget daarligt, thi jeg havde naturligvis kun regnet, at Pulpen vilde tage Plads op for en 90 Kubikfod og ikke 120 Kubikfod. Jeg lod Ballerne maale, og det viste sig, at Pulpen virkelig kun maalte 82 Kubikfod, saa jeg kunde ikke forlange Dødfragt til Trods for, at Pulpen tog Plads i Skibet for 120 Kubikfod til en Ton.

Hensigten med nærværende Skrivelse er at anmode Foreningen om at bekendtgøre blandt Redere, hvilke daarlige Lasteresultater de kan vente sig med Træmasse fra Wifstavarf, saaledes at Rederne kan tage sig i Agt, og sørge for at forlange en Fragtrate, der staar i Forhold til det Rumfang, som Træmassen maaler lastet og stuvel i Skibene, eller rettere den Plads den optager i Skibene.

Rederiets Ansvar for personlig Skade.

Foreningen har hyppigt at gøre med Sager, hvor der rejses Ansvar mod Rederiet af Arbejdere, Lodser etc., som kommer til Skade under deres Arbejde om Bord i Skibe som Følge af paastaede Fejl eller Forsømmelser fra Skibets Side. I den Anledning vil Foreningen paapege den overordentlig store Risiko, Rederiet herved udsættes for, og henstille til Kaptajner og Officerer at udvise den største Forsigtighed og saavidt mulig at søge at forebygge saadanne ulykkelige Hændelser, naar de kan undgaas ved at udvise større Forsigtighed eller bedre Eftersyn, navnlig f. Eks. ved at sørge for, at Luger lukkes eller forsvarlig belyses til Advarsel for dem, der færdes

paa Dækket i Mørke efter Arbejdets Afslutning. Det er ikke smaa Summer, der i paakommende Tilfælde kan blive Tale om, naar en Mand kommer til Skade, og maa-ske bliver uarbejdsdygtig for Livstid; det kan dreje sig om mange Tusinder, og i mange Tilfælde kunde det passerede være undgaaet ved større Forsigtighed fra Skibets Side. Ligeledes vil Foreningen henstille til Rederne i Tide at beskytte sig ved Assurance mod det Ansvar, som opstaar af denne Grund. Naar man tager i Betragtning, hvilket betydeligt Ansvar der kan opstaa, naar Ulykken er sket, tror Foreningen, at Rederne er vel tjent med at sikre sig herimod.

Et Dødfragt Spørgsmaal.

Ved Certeparti af 19. April 1909 befragtede Firmaet *Souchon & Co.* i Maurilius Skibet »Earls court« af Porsgrund for en Rejse med Guano »in bulk« fra Øerne derude til Evropa. Lasten skulde udgøre en fuldstændig og komplet Ladning paa omtrent 1,850 Tons. Kaptajnen udstedte Konnossementer for 1,790 Tons »Vægt ubekendt«, og da hans Skib kunde laste mindst 1,850 Tons, tog han ved Kvitteringen for Lasten Forbehold overfor Afskiberne, fordi han havde faaet 60 Tons mindre, end han behøvede for en fuld og komplet Ladning. Konnossementet blev udstedt for 1,790 Tons »Vægt ubekendt«, og Fragten var i Følge Konnossementerne betalbar af omtrent (about) 1,850 Tons. Fragten skulde betales efter udleveret Vægt, og i Rotterdam udvejedes Lasten med det Resultat, at den udgjorde 1,805.7 Tons. Modtager og Køber af Lasten var Hr. F. P o l l m a n n i Antwerpen, der, saavidt man kan se, havde købt Lasten paa cif. Betingelser og paa sædvanlig Maade var bleven krediteret for Fragten af Sælgerne. Hr. Pollmann var bleven krediteret med den fulde Fragt paa 1,850 Tons, altsaa inklusive Dødfragt. I Følge Konnossementet skulde Fragt altsaa betales af omtrent 1,850 Tons, og da 1,805.7 Tons maa antages at udgøre omtrent 1,850 Tons, nægtede Hr. Pollmann at betale Fragt af mere end 1,805.7 Tons, skønt han som nævnt af sine Sælgere var bleven krediteret den fulde Fragt af 1,850 Tons.

Sagen viser, hvor nødvendigt det er for Skibsførerne nøje at paase, hvorledes Konnossementerne udstedes og navnlig hvorledes Betingelserne er med Hensyn til Fragten. Kaptajnen har i dette Tilfælde uden Tvivl troet, at naar der i Konnossementet stod, at Fragten skulde betales af omtrent 1,850 Tons, saa maatte det antages at være tilstrækkeligt, naar Konnossementet forøvrigt henviste til Certepartiet, hvorefter der skulde indtages en fuld og komplet Ladning paa omtrent 1,850 Tons. Imidlertid vil man se, at Hr. Pollmann har benyttet sig af den unøjagtige Udtryksmaade i Konnossementet og paa Grundlag heraf nægtet at betale Fragt af mere end 1,805.7 Tons, skønt Fragt for 1,850 Tons var ham krediteret af Sælgerne.

Losning af Pitch-Pine i London.

Foreningens Advokater i London har meddelt Foreningen Indholdet af en Dom, afsagt ved Handelsretten i London, hvorved det er fastslaaet, hvad der er Kutymer i London med Hensyn til Redernes eller Købmændenes gensidige Pligter, forsaavidt angaar Levering og Modtagelse af Pitch Pine-Ladninger fra Østersøen og andre Steder. Dommen er afsagt i Sagen: *Glasgow Navigation Co.* mod *Howard Brothers & Co.*

Fra Skibets Side fremkom der en Mængde Vidneforklaringer fra de ledende Stuvere i Ilavnen og Repræsentanter for Skibsmæglere og Befragtningsmæglere, og paa den anden Side førte Købmændene som Vidner et Antal af repræsentative og ledende Trælastimportører i London.

Efter omhyggelig at have overvejet alle Sider af Spørgsmaalet kom Retten til den Slutning, at i 1898 var der en Kutymer i London, som er i Kraft den Dag i Dag for saa vidt angaar Baltic og Pitch Pine-Lumber. Den gaar ud paa, at Modtagerne i Stedet for at være forpligtet

til at tage imod Godset fra Skibets Takkel i Pramme langs Siden alene er forpligtet til at skaffe tilstrækkeligt med Pramme langs Siden for at modtage Godset. De har ikke nogen Forpligtelse til at have Mænd om Bord i Lægterne for at modtage Godset fra Skibets Takkel og til at stuve Varen i Lægterne. Foruden at levere Godset er Rederne forpligtet til at udføre alt Stuvningsarbejde om Bord i Lægterne, som tilhører Dokkompagniet eller andre Lægtetere, og de er ligeledes forpligtet til at stuve Godset i Lægterne paa rimelig og sædvanemæssig Maade, saa Godset ikke bliver udsat for Skade, og saaledes at Lægterne bliver lastet i tilbørlig Grad, saa de kan navigeres sikkert og rigtigt.

Med andre Ord: medmindre Kutymer udtrykkelig er udelukket ved Kontrakten, saa vil Rederne være forpligtet til at engagere og betale Stuvren ikke alene for at losse Skibet, men ogsaa for at stuve Lasten i Lægterne paa omhyggelig Maade, saaledes at de kan tage en Dækslast, som er sikret paa regelmæssig Maade ved Surringer, stærke nok til at bringe Lægterne ned til Dolbordet, og naar Stuvningen er fuldført, maa det være paa en saadan Maade, at Lægterne uophødelig kan sendes i Sikkerhed til Bestemmelsesstedet enten opad Floden eller Kanalen eller til en af de sædvanlige Lossepladser paa Themsen.

Nævnte Kutymer er kun bevist at eksistere med Hensyn til aabne Lægtetere og kan ikke anvendes paa Sejlfartøjer eller Fartøjer med Overbygning.

Fragtmarkedet.

De ledende Markeder bevarer alle en fast Tendens, og i flere af dem har der siden vor Beretning for en Uge siden fundet yderligere Stigning Sted. Det er fremdeles Sortehavet, Azow og Donauen, som ligger bedst, og der har fra disse Kanter været effektueret en meget betydelig Forretning, men det kan efter Sagkyndiges Mening næppe være længe, inden ogsaa Østen vil melde sig med større Efterspørgsel, navnlig Indien. Da ligeledes La Plata tager nogenlunde godt fra, og Nordamerika er fast, omend temmelig stille, skulde der være alle Betingelser til Stede for en lønnende Efterskik. En god Ting er det, at Kulfragterne ogsaa stadig holder sig overalt, ja endog i enkelte Retninger viser lidt Opgang. Østersøen og Hvidehavet, som jo hovedsagelig interesserer danske Rederier, har ogsaa været strammere i de sidste Dage, og i adskillige Tilfælde har Rederne kunnet tvinge deres egne Forlangender igennem uden at slaa en Tøddel af hverken paa Rater eller Betingelser. I det hele taget er Rederne overalt meget fast stemt, og de sidste Aars daarlige Markeder gør dem saa meget mere ivrige for at faa Markedet op. Det er længe siden, at Forholdene paa Fragtmarkedet har ligget saa godt som nu, thi der er l'asthed paa flere Kanter paa én Gang, og det er den Omstændighed, som nu skulde komme Skibsfarten til Gode.

Østen har ikke fragtet særlig meget, men Tonen er fast. Kurrachee betalte 15/ à 15/9 til udsøgt Havn »nett terms« og Bombay 18/ Dødvægt én, 18/6 to Havne U. K. eller Kontinentet. For Jute fra Kalkutta er Raten kommet op paa 22/6, medens 20/ betaltes pr. Ton Dødvægt. Fra Bangkok sluttedes der pr. November til 22/9 for Ris til U. K. eller Kontinentet, 23/6 to Lossehavne.

Sortehavet etc. viser yderligere Fremgang i Raterne, og der er fremdeles et betydeligt Begær efter Tonnage. En Række store Baade sluttedes fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson til 10/6 à 11/ udsøgt Havn, 11/ à 11/6 Hamburg, medens der paa Dødvægtbasis betaltes indtil 11/1½ London eller Rotterdam pr. September. Til Danmark betaltes indtil 13/6 fra Novorossisk eller Kherson for Baade indtil 4,500 Tons. Sulina har sidst betalt 11/6 »any«, 12/ Hamburg pr. ultimo September. (4,000—4,500 Tons Baade) og indtil 12/4½ N. C. for 3,000 Tons

Baade. Azow fragtede livligt, og betalte indtil 12/3 à 12/6 Rotterdam, 12/9 »any«, 13/3 Hamburg (c. 5,000 Tons Baad), 5. Oktober Annullering, og for mindre Baade 13/ à 13/3 »any«, 6 d. mere Hamburg. Fra Donau sluttedes lidt til 13/ N. C. og Frs. 13 à 13½ betaltes til Vestitalien eller Marseille.

Middelhavet har ikke fragtet noget videre, men Raterne er i Stigende, navnlig fra den østlige Del. Aleksandria betalte saaledes 10/6 for Bomuldsfrø til Bristol Kanelen, 12/ U. K. eller Kontinentet (direkte Havn), 11/ Ordre. For Erts betaltes 42/6 à 43/9 fra Miramichi, 38/9 fra Gaspé til Englands Vestkyst. For Bomuld fra Golfen betaltes 30/ U. K. eller Kontinentet, 32/6 for Bomuld og/ eller anden Ladning. For Tømmer sluttedes til 111/3 à 112/6 River Plate, 81/3 tre Havne U. K. eller Kontinentet. Paa Timecharter sluttedes nogle Baade til 3/3 à 3/9 Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

Nordamerika er fast, men stille. Købmændene synes at holde deres Ordre tilbage, men der tilbydes ikke overdrevent megen Tonnage. Træfragterne fra Kanada er højere. Der betaltes 42/6 à 43/9 fra Miramichi, 38/9 fra Gaspé til Englands Vestkyst. For Bomuld fra Golfen betaltes 30/ U. K. eller Kontinentet, 32/6 for Bomuld og/ eller anden Ladning. For Tømmer sluttedes til 111/3 à 112/6 River Plate, 81/3 tre Havne U. K. eller Kontinentet. Paa Timecharter sluttedes nogle Baade til 3/3 à 3/9 Dødvægt, Levering U. S. Tilbagelevering Evropa.

La Plata Markedet er fast og Raterne en Kende bedre. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet betaltes 12/ à 12/3 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) pr. Oktober (4,000—5,000 Tons Baade), indtil 13/9 prompt. Fra Buenos Aires betaltes 11/3 pr. September, 10/6 pr. Oktober og fra Bahia Blanca 11/3 pr. September for meget store Baade.

Østersøen er rigeligt forsynet med Laster, og Markedet har en opadgaende Tendens. En Del af de meget store Baade, som i Sommerens Løb har været i disse Farvande, gaar nu ud af dem, og Rederne har derfor bedre Chancer med de mindre Baade. St. Petersborg har betalt 1/2¼ og 1/2½ Hvedebasis for prompt Lastning til London eller Rotterdam, men 1/3 indiceres for ultimo September. For en prompt Ladning paa 2,000 Tons Hvede betaltes 1/10½ til Sharpness. Riga er flov, men antagelig bedrer dette Marked sig snart. Fra Windau og Libau har der ikke været sluttet meget, men der er lidt Opgang at spore i de sidste Befragtninger. For Korn til London eller Rotterdam er Raten 10½ d. à 10¾ d. Havrebasis, og til Rouen noteres 1/1½ à 1/2¼. Königsberg og andre tyske Havne har haft en Del Kornlaster, navnlig for mindre Baade, og der betaltes c. Mk. 5½ pr. Ton til Rotterdam, Mk. 8¾ à 9 til Nantes, Mk. 10 Bordeaux. Fra Botten har der været sluttet en Del Trælaster, men der er ikke saa faa ubefragtet endnu. Der betaltes bl. a. 30/ D./B. B. Kemi/Blyth (280 Stds.), 33/6 Uleåborg/Manchester (480), 24/6 Skellefteå og Piteå/London.

Kulfragterne ligger gennemgaende temmelig uforandret. De er intet Steds lavere, men i enkelte Retninger har de bevæget sig en Ubetydelighed opad, særlig ad Østersøen til. Fra Tyne eller Blyth er der sidst betalt: 3/9 Kronstadt (3,000), 3/4½ Riga (1,900), 4/ Stockholm (2,100), 3/7½ Fairwater (1,400), 3/6 Swinemünde (1,950), 3/9 Helsingborg (1,500), 3/6 Kjøbenhavn (1,200), 4/6 Bordeaux (2,200), 6/ Almeria (2,500), 6/ Genua (2,800), 6/6 Palermo (2,500) og 5/ Konstantinopel (2,900). Firth of Forth sluttede til 3/6 Kronstadt, 4/3 Kotka (1,500), 4/ Ekernfærde (1,500), 4/4½ Bandholm (1,100), 3/3 Swinemünde (2,100). Fra Cardiff blev bl. a. betalt 4/10½ à 5/ Kronstadt, 5/9 Gibraltar (1,450), Frs. 7 Marseille (3,700), 6/ Genua, 5/1½ Neapel eller Livorno (5,600). 7/ Venedig (5,000), 5/6 Aleksandria (4,100), 7/ Las Palmas eller Madeira (3,300), 15/ Montevideo (4,500), 16/ River Plate og 14/ Rio de Janeiro.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

I Anledning af en Meningsforskel imellem en Synsmand ved Tilsynet med Sejskibe og Undertegnede bedes følgende Spørgsmaal antaget til Besvarelse i Deres ærede Blad:

Sp.: Mit Skib, der er klassificeret i Bureau Veritas og maaler 150 Tons, er i en dansk Havn bleven opmaalt for Ansættelse af Fribord af Sejskibenes Tilsynsmand. Under Opmaalingen var jeg og en af mig antagen Mand til Stede om Bord og tilbød vor Hjælp ved Opmaalingen, men Synsmanden afslog denne og antog en Skibsbygger til at være sig behjælpelig dermed, hvorfor jeg foruden de anordningsmæssige 15 Kr. for Opmaaling og 10 Kr. for Attestation for Lastemærkets Anbringelse er bleven afkrævet 4 Kr. til Skibsbyggeren. Er jeg pligtig at betale sidstnævnte Beløb?

C. L. Andersen,
Fører af Sk. »Otto« af Svendborg.

Sv.: Udfyldelsen af Oplysningsskemaer til Brug ved Begæring om Fribordsbrev samt Kontrollen med den rette Anbringelse af Lasteliniemærkerne paa Skibets Sider kan i Følge § 10 i Anordning angaaende Skibes Dybgaaende og Lastelinie af 28. Septbr. 1909 udføres af de i Henhold til Sejskibstilsynsloven ansatte Synsmænd eller disses Stedfortrædere. Vederlaget for disse Forretninger fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart og andrager efter Ministeriets Bekendtgørelse af 17. Novbr. 1909 for et klasset Skib af under 300 Tons Brutto heuholdsvis 15 og 10 Kr.

Noget yderligere Vederlag vil Synsmanden ikke kunne beregne sig, og Udgiften til den Arbejdshjælp, som han maatte benytte ved Optagelsen af Maalene til Oplysningsskemaet, er efter vor Formening Skibet ganske uvedkommende.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, pass. Holtenau 13./9. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Galata 11./9. — Algarve, Borries, afg. Denia 14./9. til Malaga. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Arendal 12./9. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 14./9. til Petersborg. — Antwerpen, Madsen, afg. Savannah 5./9. til Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ank. Rotterdam 6./9. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 10./9. til Nice. — Aurora, Fischer, ank. Havre 14./9. — Baron Sjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 8./9. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 11./9. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 8./9. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 11./9. — Christian IX, Petersborg, ank. London 11./9. — Dagmar, Bøgvad, ank. Riga 13./9. — Douro, Søberg, ank. hertil 14./9. — Esbjerg, Strulve, afg. herfra 13./9. til Libau. — Florida, Andersen, ank. hertil 11./9. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 11./9. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 13./9. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 7./9. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 6./9. — Hengest, Munk, afg. herfra 13./9. til Riga. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil 11./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Barcelona 8./9. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 11./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 7./9. — Kentucky, Andresen, afg. Baltimore 2./9. til Kristiania. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 9./9. — Kursk, Gommesen, afg. Petersborg 14./9. til Trångsund. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 14./9. — Loire, Craignou, ank. Petersborg 13./9. — Louise, Larsen, ank. Riga 10./9. — Louisiana, Ørsted, afg. Norfolk 8./9. til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 12./9. — Morsø, pass. Brunsbüttel 12./9. for Oporto. — Moskø, Jon Jønsen, ank. Petersborg 14./9. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Antwerpen 10./9. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Malaga 14./9. hertil. — O. B. Suhr, Frisette, afg. Petersborg 13./9. til Riga. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 13./9. for Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 13./9. — Perm, Christensen, ank. London 12./9. — Pregel, Iversen, afg. Havre 12./9. hertil. — Pennsylvania, Lissner, afg. Newcastle 2./9. til Boston. — Saga, Wiberg, ank. hertil 14./9. — Saxo, ank. Antwerpen 11./9. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 11./9. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, afg. Bergen 13./9. hertil. — Tiber, Bech, afg. Napoli 14./9. til Catania. — Tyr, Thanning, afg. herfra 13./9. til Windau. — United States, Gøtsche, afg. Kristiansand 9./9. til New York. — Vendsyssel, Larsen, ank. Riga 14./9. — Viking, Meyer, ank. Stettin 11./9. — Karin, ank. Stettin 11./9. — Vadsø, ank. Manchester 14./9.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Libau 6./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Neufahrwasser 10./9. — Helge, Pii, afg. Finland 4./9. — Rolf, Reese, ank. Hull 7./9. — Niels R. Fin- sen, Olseu, ank. Petersborg 8./9.

(Fortsættes Side 579.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Høider og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Fortegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2008. Fyr tændes, Skallingen, Graadth. Nordisøen. Den 28de September

d. A. tændes Skallingen Vinkelfyr, det viser: Rødt, fast Lys fra c. N. 45° Ø. gennem Ø. og S. til S. 5° V. Grønt, fast Lys fra S. 5° V. til S. 45° V. Hvidt, fast Lys fra S. 45° V. til S. 47° V. Rødt, fast Lys fra S. 47° V. til S. 70° V. Grønt, fast Lys fra S. 70° V. til N. 81° V. Rødt, fast Lys fra N. 81° V. til N. 78° V. Grønt, fast Lys fra N. 78° V. til c. N. 50° V. I Overgangen mellem rødt og grønt Lys viser Fyret et Øjeblik svagt hvidt Lys. Der er ikke Vagt ved Fyret. 55° 28' 18" N. Br. 8° 19' 27" Ø. Lgd.

Samtidig foretages de øvrige Forandringer i Belysning af Graadth. (Kort Nr. 190, 150, 180 og 220. Danske Lods. 7de Udgave, Side 88 og 93. Fyr-Fort. Nr. 4.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494 og 1878. Kjøbenhavn 1910.)

2009. Advarsel. Frag. Gjerrild Fyr NØ. Kattegat. Muddermaskinen, der er sunket NØ. t. Ø. for Gjerrild Fyr i 7,5 m Vand, er trods Eftersøgning endnu ikke fundet og maa formodes at ligge farlig for Sejladsen, selv for mindre Fartøjer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1938. Kjøbenhavn 1910.)

2010. Inddragning af Skydevagere. Tune-Knob. Kattegat. Skydevagere, der var udlagt i Farvandet omkring Tune-Knob, inddrages snarest muligt efter den 20de ds.

2011. Fyr atter tændt. Kobbergrund. Kattegat. Kobbergrund Fyr er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1939. Kjøbenhavn 1910.)

2012. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde. Halskov-Rev. Store-Bælt. Den 8de September d. A. er Lys- og Klokketønden »Halskov-Rev« ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde, der i øvrigt er uloraneret. (Kort Nr. 156, 160, 162, 163, 220 og 221. Danske Lods, 7de Udgave, Side 335. Fyr-Fort. Nr. 242. Sam.-Fort. Side 27.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 481. Kjøbenhavn 1910.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2013. Lys- og Fløjtetønde atter udlagt. Ølands Södra Udde. Öland. Sverrig. Lys- og Fløjtetønden ved Ølands Södra Udde er atter paa Station og den midlertidige Lystønde inddraget. 56° 6' N. Br. 16° 29' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1498. Kjøbenhavn 1910.)

2014. Afmærkning inddraget. Visby. Gotland. Triangelgrund ud for Visby er bortmudret. Stagen paa Grundens N.-Side, Stagen med Kost paa SV.-Siden og Stagen med Kost paa S.-Siden af Grunden er inddraget. Grunden: 57° 38' 30" N. Br. 18° 17' 0" Ø. Lgd.

derfra til S. 85° Ø., fri N. om Kraakeflu, rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 29° Ø., fri V. om Store Bleiskjærflu, hvidt Lys derfra gennem N. til N. 3° V., fri Ø. om Gaasekjær, grønt Lys derfra til N. 21° V., ind paa Gitterø.

Brændetid fra 1ste September til 31te Marts.

Den 15de September 1910 tændes følgende nye Fyrlamper:

Nesøen ved Rødd, Nordlands Amt, 66° 37' 20" N. Br. 12° 40' 55" Ø. Lgd. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser, det viser hvidt Lys fra N. 75° V. til N. 59° V., fri S. om Lyngvæ, grønt Lys derfra til N. 37° V., fri Ø. om Kraaka og Kraaktøren, hvidt Lys derfra til N. 33° V., fri V. om Ottervær, rødt Lys derfra til N. 4° V., fri Ø. om Ottervær, hvidt Lys derfra gennem N. til N. 10° Ø., fri V. om Blekvær, grønt Lys derfra til N. 35° Ø., fri Ø. om Blekvær, hvidt Lys derfra til N. 48° Ø., fri V. om Risøvær og Gjeseflesa, rødt Lys derfra gennem Ø. til S. 78° Ø., midt i Breisund, grønt Lys derfra til S. 27° Ø., fri V. om Fløskjær, hvidt Lys derfra til S. 24° Ø., fri Ø. om Vikaskallen, rødt Lys derfra til S. 18° Ø.

Brændetid fra 1ste August til 30te April.

Kila, Tjongsfjord, Helgeland, 66° 41' 20" N. Br. 13° 24' 40" Ø. Lgd. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser, det viser hvidt Lys fra S. 58° Ø., gennem S. til S. 71° V., i Retning mod Vernes, grønt Lys derfra til S. 86° V., fri N. om Bratholmen, hvidt Lys derfra til S. 89° V., fri S. om Klauskjær rødt Lys derfra gennem V. til N. 89° V., fri N. om Klauskjær, hvidt Lys derfra til N. 83° V., netop fri S. om Makaurholmen, grønt Lys derfra gennem N. til N. 30° Ø., ind paa Kileøsen.

Brændetid fra 1ste August til 30te April.

Helle, Kaarklakleden, Røst i Lofoten, 67° 30' 35" N. Br. 12° 9' 5" Ø. Lgd. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formærkelser, det viser grønt Lys fra S. 5° Ø., fri V. om Ytre Myrflesa, gennem S. til S. 3° V., fri V. om 14 m Grunden mellem Myrflesene, hvidt Lys derfra til S. 11° V., fri Ø. om Vestre Myrflesa, rødt Lys derfra til S. 26° V., fri Ø. om Tinskjærene, grønt Lys derfra gennem V. til N.

Brændetid fra 15de August til 30te April.

Mærskjær, Kaarklakleden, Røst i Lofoten, 67° 30' 40" N. Br. 12° 8' 25" Ø. Lgd. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med Tre-Formærkelser, det viser grønt Lys fra N. 5° Ø. gennem Ø. til S. 15° Ø. netop fri V. om Lille Kaarklakken, hvidt Lys derfra til S. 10° Ø. netop fri Ø. om Store Klaaklakken, rødt Lys derfra gennem S. V. og N. til N. 5° Ø.

Brændetid fra 15de August til 30te April.

Disse Fyrlamper bør kun benyttes af lokalt kendte Folk. (Kort Nr. 179.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. Kjøbenhavn 1910.)

2038. Fyr midlertidigt upaalideligt. Amrum. Tyskland. I den sidste Halvdel af September 1910 kam Amrum Fyr brænde uregelmæssigt paa Grund af Reparationer.

2039. Tønde flyttet. Scharhörrieff. Elben. Den røde Spiritønde D ved Scharhörrieff ligger nu i 9 m Vand paa 53° 59' 0" N. Br. 8° 26' 18" Ø. Lgd.

2040. Dybde. Pollendam. Zeegat van Terschelling. Holland. I den gravede Reude langs S.-Kant af Pollendam er der mellem Stumptønde Nr. 15 og den røde Lystønde Nr. 12 3,6 m Vand.

2041. Vrag afmærket. Marken. Zuiderzee. Vraget af »Salland I« ligger tæt ved Manken paa 52° 25' 32" N. Br. 5° 12' 7" Ø. Lgd. Mast og Skorsten er over Vandet. Vragtønde er udlagt tæt ved Vraget.

2042. Vrag. Scheveningen N. En Jernmast, I m over Vandet, ligger 13 Sm. N. t. ½ V. fra Scheveningen Fyr paa 52° 19' N. Br. 4° 12' Ø. Lgd.

2043. Fyr atter tændt. Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Det hvide Fyr med Formærkelser paa Duc d'Albe Nr. 13 i Nieuwe Rotterdamse Waterweg er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1958. Kjøbenhavn 1910.)

2044. Tønder forandret Nummer. Oost-Hellegat. Zeegat van Brouwershaven. Efter at Stumptønde Nr. 1 i Oost-Hellegat er inddraget, har Stumptønderne Nr. 2—7 nu Nr. 1—6 og den røde og sort vandret stribede Kugletønde Nr. 8 med Kegle nu Nr. 7. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1959. Kjøbenhavn 1910.)

2015. Grund bortaget. Burgsvik. Gotland SV-Kyst. 2_a m. Grunden i Burgsvik Ledefyrlinie er bortaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1809. Kjøbenhavn 1910.)

2016. Fyr forandret. Soen. Småland. Soen Fyr er nu et hurtighlukkende Fyr, der viser grønt Lys fra N. 50° Ø. til N. 210° Ø, hvidt Lys fra N. 210° Ø. til N. 380° Ø, rødt Lys fra N. 380° Ø. til N. 550° Ø, hvidt, forstærket Lys fra S. 180° Ø. til S. 160° Ø, rødt, forstærket Lys fra S. 160° Ø. gennem S. til S. 80° V. Naar Fyret passerer, viser det et svagt hvidt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 279. Kjøbenhavn 1910.)

2017. Fyr forandret. Ekö. Småland. Ekö Fyr er nu et hurtighlukkende Fyr, der viser grønt Lys fra Land til N. 130° Ø., hvidt Lys fra N. 130° Ø. til N. 300° Ø., hvidt forstærket Lys fra S. 40° Ø. til S. 30° Ø., rødt forstærket Lys fra S. 30° Ø. gennem S. til Land. Naar man passerer Fyret, viser det et svagt, hvidt Lys. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 280. Kjøbenhavn 1910.)

2018. Fyrs Beliggenhed. Hästivian. Furuudsleden. Stockholm Skærgaard. Hästivian Fyr ligger paa 59° 28' 6" N. Br. 18° 24' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1670. Kjøbenhavn 1910.)

2019. Fyr forandret. Tyfö. Stockholm Skærgaard. Tyfö Fyr er nu et Fyr med En-Formkøstler hver 4 Sek., der viser grønt Lys fra S. 210° V. til S. 270° V., hvidt Lys fra S. 270° V. til S. 380° V., rødt Lys fra S. 380° V. til S. 770° V., grønt Lys fra N. 670° V. til N. 240° V., hvidt Lys fra N. 240° V. til N. 180° V. og rødt Lys fra N. 180° V. til N. 90° V. Synsvidden: Hvidt Lys 6 Sm., rødt Lys 4 Sm. og grønt Lys 3 Sm. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 285. Kjøbenhavn 1910.)

2020. Taagesignal. Örskar Fyr. Bottniske Bugt. Ved Örskar Fyr gives nu Taagesignal med To-Knald hver 10 Minutter. Örskar Fyr: 600 31' 41" N. Br. 18° 22' 38" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2505. Kjøbenhavn 1909.)

2021. Grund fundet. Bureå. Bottniske Bugt. En Grund med 1_a m Vand er fundet mellem Bureå og Seen e. 300 m V. t. S. fra Salomonsgrund, Stagen med Kost ved sidskævnede Grund flyttes hen S. for 1_a m Grunden til 64° 36' 36" N. Br. 21° 17' 20" Ø. Lgd.

2022. Fyr forandret. Nurmis. Abo Lodsplads. Bottniske Bugt. Finland. Nurmis Ledefyr viser nu hvidt Hurtighlukk hver 4 Sek., Blink 2 Sek., Mørke 2 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 426. Kjøbenhavn 1910.)

2023. Grunde fundet og afmærket. Abo — Lohm. Bottniske Bugt. I Farvandet mellem Abo og Lohm er følgende Stengrund fundet og afmærket: Kummelgrund, 7_a m Vand, er afmærket paa S. Siden med en rød Stage med opadvendt Kost paa 60° 13' 57" N. Br. 21° 50' 39" Ø. Lgd. Vaahtema Ruskæ, 5_a m Vand, er afmærket paa S. Siden med en rød Stage med opadvendt Kost paa 60° 15' 57" N. Br. 21° 54' 15" Ø. Lgd. Purha Ruskæ, 5_o m Vand, er afmærket paa S. Siden med en rød Stage med opadvendt Kost paa 60° 15' 58" N. Br. 21° 55' 50" Ø. Lgd.

2024. Amærkning forandret. Helsingfors Lodsdistrikt. I Farvandet til Borgå er Vægen paa Svartholms Grunds V. Side flyttet til 60° 15' 44" N. Br. 25° 32' 27" Ø. Lgd. og Hægen nu i 8_a m Vand V. for en nyhjl fundet 3_a m Grund. I Farvandet Ø. om Pellingø Land er paa Ø. Siden af Korsholm Rev i 9_a m Vand udsat en hvid og rød Stage med en opadvendt over en nedadvendt rød Kost paa 60° 12' 38" N. Br. 26° 0' 20" Ø. Lgd. og paa S. Siden af Salfors Stengrund, der har 6_a m Vand, er udsat en rød Stage med opadvendt Kost paa 60° 13' 14" N. Br. 26° 0' 54" Ø. Lgd.

2025. Oplysning om Fyr. Schepeløv. Karavaldai. Finske Bugt. Rusland. Schepeløv Fyr er et Lynfyr, der viser Tre-Lyn. Det viser rødt Lys fra S. 47° V. gennem V. til N. 80° V., hvidt Lys fra N. 80° V. gennem N. til N. 85° Ø, rødt Lys fra N. 85° Ø. til Land. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1759. Kjøbenhavn 1910.)

2026. Fyr midlertidig slukket. Vulsø. Finske Bugt. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Fyret paa Vulsø Baake midlertidig slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1813. Kjøbenhavn 1910.)

2027. Lystønde udlagt. Moonsund. En rød Lystønde er udlagt til Forsøg i Indløbet til Moonsund, 7¹/₂ Sm. N. 32° V. fra Worms Fyr. (Kort Nr. 205.)

2028. Fyr tændt. Kertel. Dagö. Moonsund. Paa den store Bro ved Kertel tændes 2 hvide, faste Ledefyr ved Dampers Ankomst. (Kort Nr. 205.)

2029. Fyrskibet »Nekmangrunnd« atter udlagt. Östersöen. Fyrskibet »Nekmangrunnd« er atter paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1672. Kjøbenhavn 1910.)

2030. Lystønde midlertidig slukket. Bernaten Rev. Lihau S. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn er Lystønde paa Lys- og Fløjetønden ved Bernaten Rev midlertidig slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1449. Kjøbenhavn 1910.)

2031. Fyrskibet »Adlergrund« atter udlagt. Tyskland. Fyrskibet »Adlergrund« er atter udlagt og Fyrskibet »Reserve Ostsee« inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1454. Kjøbenhavn 1910.)

2032. Fyr midlertidig forandret. Bock. Stralsund. Ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i Sertin viser Bock Bagfyr midlertidig fast Lys paa Grund af Umbygning. 54° 26' 58" N. Br. 19° 17' 43" Ø. Lgd.

2033. Vrag. Fyrskibet »Fabelsack« Ø. Kieler Bugt. Rundt om Vraget af Torpedoblad S 76 er udlagt 4 Fortøjlønder til Brug for Bjergningsstøtjer. Til Betegnelse af Vragets Ende er udlagt 2 Bøler med en Kurv som Topbetegnelse. 54° 30' _a N. Br. 10° 26' _a Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1817. Kjøbenhavn 1910.)

2034. Fyr tændt. Aars-Sund. Lille-Bælt. De to Ledefyr mellem Bardenfleths-Grund og Lindernum er tændt til Forsøg.

Paa Aars NV-Side er tændt et grønt, fast Fyr, der lyser fra S. 70° V. gennem V. til N. 45° V. Flammens Højde: 3_a m. Synsvidden: 4 Sm. 3 m høj Fyrpæl. 55° 16' 21" N. Br. 9° 43' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 157, 160 og 223. Danske Lods. Tide Udgave, Side 399.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1894. Kjøbenhavn 1910.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2035. Forestående Forandring af Fyr. Saastensund. Norge. Den NØ-lige hvide Vinkel i Saastensund (Mejnlen) Fyrtårne vil blive forandret i Løbet af Efteråret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1949. Kjøbenhavn 1910.)

2036. Grund fundet. Brevik Ø-lige Indløb. Langesundsfjord. En Baee med 5 m Vand er fundet e. 1 1/2 Km SV. 1/2 S. fra Veulohm S.-Plynt paa 59° 1' 40" N. Br. 9° 47' 36" Ø. Lgd. »Huset paa Færangen til Stokø Ø.-Plynt« leder fri V. om.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2037. Fyr tændt. Norge. Den 1ste September 1910 er følgende nye Fyrtårne per tændt:

Gletta, Røvær, 59° 25' 25" N. Br. 5° 7' 55" Ø. Lgd. Flammens Højde: 23 m. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med En-Formkøstler, det viser rødt Lys fra N. 62° V. gennem V. til S. 80° V., fri N. om Nordøen, grønt Lys derfra til S. 14° V., fri Ø. om Meløen, Kalven og Lægerskjar, hvidt Lys derfra gennem S. til S. 30° Ø., fri Ø. om Svarteaugskoltøen, rødt Lys derfra til S. 43° Ø., fri Ø. om Kvaløen, grønt Lys derfra gennem Ø. til N. 86° Ø., fri N. om Tonjersfjærene, hvidt Lys derfra til N. 84° Ø., fri S. om Vestre Skolten og Indrellu, rødt Lys derfra til N. 65° Ø., fri N. om Skatreshøen.

Gløppen, Røvær, 59° 25' 40" N. Br. 5° 8' 0" Ø. Lgd. Flammens Højde: 12 m. Fyret er et hvidt, rødt og grønt Fyr med To-Formkøstler, det viser rødt Lys fra N. 63° V. gennem V. til S. 89° V., fri S. om Søndre Fløtholmøen, rødt Lys derfra til S. 64° V., fri S. om Store Sæa, hvidt Lys derfra til S. 53° V., fri N. om Roisnaen, grønt Lys derfra gennem S. til S. 53° Ø., fri N. om Indrøvær, hvidt Lys

2045. Afmærkning forandret. Schaar van Onrust. Zeegat van Zieriksee. Stumpstønde Nr. 4 med afkortet Kegel er flyttet til 51° 36' 30" N. Br. 3° 36' 16" Ø. Lgd., i 8, s m Vand, og Spidstønde Nr. 2 med Ballon er flyttet til 51° 36' 59" N. Br. 3° 37' 22" Ø. Lgd., i 12, s m Vand. Spidstønde Nr. 2 a er udlagt i 12, s m Vand paa 51° 36' 59" N. Br. 3° 38' 2" Ø. Lgd.
2046. Fyr tændt. Lothar Rock, Pentland Firth, Skotland. Den 19de September 1910 tændes paa Lothar Rock Baake et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 10 Sek. Flammens Højde: 11 m. Der er ikke Vagt ved Fyret. 58° 43' N. Br. 2° 58' V. Lgd. (Kort Nr. 179.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2047. Taagesignation oprettes. Cherbourg, Frankrig. I 1910 oprettes en Taagesignation ved Fyrtårnet paa Ø-Dæmningen af Cherbourg Handelshavn. Taagesignalet vil blive givet med en Klokke, der hver 10 Sek. giver 3 Slag. 49° 38' 50" N. Br. 1° 37' 6" V. Lgd.
2048. Undervands-Klokkestønde inddraget. Wolf Rock, England SV-Kyst. Undervands-Klokkestønden, der til Forsøg var udlagt c. 2 Km S. 27° V. fra Fyrtårnet paa Wolf Rock, er inddraget. 49° 56' N. Br. 5° 48' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2922. Kjøbenhavn 1909.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2049. Belysning forandres. Les Sables d'Orne, Frankrig. Ved Les Sables d'Orne tændes i 1910 paa Saint Nicolas Mølleboved et hvidt Fyr med En-Førmerkelser hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Flammens Højde: 15 m. Synsvidden: 6 Sm. Hvidt, 12 m højt Taarn. Fyret er skærmet S. for N. 85° V. 46° 29' 15" N. Br. 1° 47' 35" V. Lgd.
 Samtidig skærmes La Potence røde, faste Fyr (Bagfyret i Passe du S. O.) S. for S. 67° V.
2050. Belysning forandres. Fortuis Breton. I 1910 sker følgende Forandringer ved Pertuis Breton:
 I Lavardin hvide Fyr med Formærkelser indsættes en grøn Lysvinkel, der lyser fra N. 20° V. til N. 11° V. 46° 8' 6" N. Br. 1° 14' 31" V. Lgd.
 Det røde, faste Fyr paa La Pallice N.-Mole skærmes fra Land til N. 10° V.
2051. Fløjtetønde udlagt. Grand Passage, St. Mary Bay, Nova Scotia V-Kyst. En sort og hvidt lodret stribet Fløjtetønde, mærket »Grand Passage«, er udlagt i 40 m Vand, 1 Sm. S. fra Peter Island Fyr, paa 44° 14' 28" N. Br. 66° 20' 23" V. Lgd.
2052. Fløjtetønde udlagt. Torbay, Nova Scotia S.-Kyst. En rød og sort lodret stribet Fløjtetønde er udlagt ud for Indløbet til Torbay i 38 m Vand, 1 Sm. S. 39° Ø. fra Berry Head Fyr, paa 45° 10' 53" N. Br. 61° 17' 45" V. Lgd.
2053. Hindring. Two Bush Channel, West Penobscot Bay, Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Hindring, sandsynligvis Masten af et Vrag, med 11, s m Vand, ligger c. ½ Sm. S. 21 ½° V. fra Marshall Point Fløjtetønde M. P. paa 43° 53' 52" N. Br. 69° 11' 39" V. Lgd.
 En Klippegrund, c. 200 m lang i NØ-SV og c. 50 m bred, med 7, s m Vand, ligger paa 43° 54' 16" N. Br. 69° 9' 59" V. Lgd.
2054. Vrag. Cape Henlopen S. Delaware Bay. Lægterten »Sunbury« er sunket i 16 m Vand, 8 Sm. S. 28° Ø. fra Cape Henlopen Fyr, efter at have rørt en ukendt Grund.

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Septbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 ³ / ₄ — 1 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Danmark	45 ³ / ₄ — 46	45 ³ / ₄	46
Norden	87 ¹ / ₂ — 86 ³ / ₄	87	87 ¹ / ₄
København	13 — 1 ¹ / ₄	12 ³ / ₄	13
Carl	74 ¹ / ₂ — 75 ¹ / ₄	75	75 ¹ / ₄
Dannebrog	83 ¹ / ₂ — 83	83	83 ¹ / ₄
Skjold	45 — 44 ³ / ₄	45	45 ¹ / ₄
Urania		8	20
Union	13 — 12 ³ / ₄	12 ³ / ₄	13 ¹ / ₄
Dampsk. af 1896	83 — 82 ¹ / ₄	82 ¹ / ₂	82 ³ / ₄
Hejmdal	91 ³ / ₄	91 ¹ / ₄	93
Østasiatiske	145 — 146	145 ³ / ₄	146
Østersøen	8 ¹ / ₂ — 7	7	8
Nordsøen		3	5
Gorm	74 ¹ / ₂	73	77
Torm	65 ¹ / ₂ — 65	66	67 ¹ / ₂
Inga	7 — 8	7 ¹ / ₂	8
Cimbria		25	44
Vesterhavet			—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	5 — 3 ¹ / ₂	2 ¹ / ₂	3 ¹ / ₂
Forenede Bugser-Selskab		48	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 — 44 ¹ / ₄	44	44 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask. Komp.		—	—
Stats- og Kredtforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		93 ³ / ₄	95 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		84 ³ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		89 ³ / ₄	92 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditk.		94	96
4% — — — 2. Serie		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	6. — — —	88 ¹ / ₄	88 ³ / ₄
4% — — —	7. — — —	92 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	3. — — —	92 ³ / ₄	94 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.	9. — — —	93	93 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149	150
Privatbank	105 ¹ / ₄ — 3 ¹ / ₄	105 ¹ / ₂	105 ³ / ₄
Landmandsbank	134 ¹ / ₂ — 1 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂	134 ¹ / ₂
Handelsbank		136 ¹ / ₂	136 ³ / ₄
Grundejerbank	24 ¹ / ₄ 24	24	24 ¹ / ₄
Burm. & Wain	92 — 1 ¹ / ₄	92	92 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	72 — 71 ¹ / ₂	71 ³ / ₄	72
Sukkerfabr.	256 — 256 ¹ / ₄	256 ¹ / ₄	256 ¹ / ₄
Bryggeri Aktier	175 ³ / ₄ — 1 ¹ / ₄	175 ¹ / ₂	175 ³ / ₄

Vekselkurser d. 14. Septbr. 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.80
London	18.17	18.13
Paris	72.10	
Amsterdam	150.85	
Wien	75.80	

Notering paa Berlins Børs d. 14. Septbr. 1910.

Russiske Noter	217.10
4% Russiske Consols	91.90
3 ³ / ₄ % — Boden Kredit	91.20
5% Mexikanske 1899	100.30
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 64,000, „Danmark“ 58,000, „Norden“ 62,000, „København“ 272,000, „Carl“ 38,000, „Dannebrog“ 208,000, „Skjold“ 74,000, „Union“ 124,000, „Dampsk af 1896“ 86,000, „Hejmdal“ 14,000, „Dansk-Russisk“ 146,000, „Østasiatisk“ 474,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

2055. Fyr brændt. Cut F Range, Tampa Bay, Florida, Forenele Stater i Nord-Amerika. Cut F Range fyr i Tampa Bay er brændt. Det vil snarest muligst blive genopført. 27° 48' 17" N. Br. 82° 31' 20" V. Lgd.

2056. Fyrs Farve, Uvilla Island, Honduras N.-Kyst. Gitterfyrtårnet paa Uvilla Island er brunt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1860. Kjøbenhavn 1910.)

2057. Fyrs Farve og Balleghed. Falsø Cape, Honduras. Gittertårnet til Falsø Cape Fyr er brunt og staar e. 430 m V. for Falsø Cape Lagoon, 90 m fra Kysten. 15° 12' N. Br. 83° 24' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1729. Kjøbenhavn 1910.)

2058. Fyr tændt. Toro Point, Boca del Toro, Almirante Bay, Panama. Et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 14 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 4 Sek. er tændt paa Toro Point. Flammens Højde: 80 m. 30 m høj Gittertaarn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 823. Kjøbenhavn 1910.)

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2059. Vrag, Magellan Strait, Chile. Vraget af Damperen »Cleopatra«, der laa i Sm. N. 24° Ø. fra Dungeness Fyr, er forsvundet. Dungeness Fyr: 52° 24' S. Br. 68° 25' V. Lgd.

Vraget af »Corocoro«, 1, Sm. N. 39° V. fra Baxa Point V.-Kant, der ligger paa 52° 35' S. Br. 69° 36' V. Lgd., er forsvundet.

Vraget af Damperen »Ugard«, der ligger 7 Kbl S. 34° V. fra Baxa Point V.-Kant, er helt, og det ser ud som Dampren laa til Ankers.

2060. Fyr tændt. Second Narrows, Magellan Strait. Paa Cone Hill, N.-Siden af The Narrows, er tændt et hvidt Lyrfyr, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyu 0,3 Sek., Mørke 2,1 Sek. Flammens Højde: 44 m. Synsviddens: 12 Sm. 52° 40' 20" S. Br. 70° 22' 40" V. Lgd.

2061. Fyr tændt. Grund atmærket. Panama Bay, Panama. To hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt paa Yderenden af Melones Island. 8° 49' 30" N. Br. 79° 36' 33" V. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Mitten af Tortolita Island. Synsviddens: 20 Sm. 8° 52' 10" N. Br. 79° 33' 20" V. Lgd.

To hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, er tændt paa N.-Enden af Changarni Island. Synsviddens: 20 Sm. 8° 53' 53" N. Br. 79° 32' 55" V. Lgd.

Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Chamé Point. 8° 39' N. Br. 79° 40' V. Lgd. En Klippe med 2,3 m Vand ligger e. 6 Kbl S. 6° Ø. fra S.-Enden af Tortolita Island. En sort og rød vandret stribet Lystønde, der viser 2 hvide, faste Lys lodret for hinanden, er udlagt 1 3/4 Kbl S. 61° Ø. fra Klippen.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2062. Lystønde udlagt. Livorno, Italien. En Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 200 m N. 20° V. fra den krumme Moles N.-Ende. Man skal holde mindst 100 m N. om denne Tønde. Den røde Stage, der var udsat paa 700 m Afstand i samme Retning, bliver staaende. (Se »Efterretninger« for Søfarende Nr. 1248. Kjøbenhavn 1910.)

2063. Lystønde midlertidig slukket. Civitavecchia. Lauternen paa Lystønden ved Civitavecchia Haven er borttaget indtil videre.

2064. Forsaaende Forandring af Fyr og Afmærkning. Port Said, Ægypten. Omtrænt den 15de November 1910 flyttes de to røde Lystønder ved Indløbet til Kanalen 2 3/4 Kbl N. 37° Ø. hen, den V.-ligste af disse Lystønder vil da ligger 2,9

Sm. N. 37° Ø. fra det høje Fyrtårn, der ligger paa 31° 15' N. Br. 32° 18' Ø. Lgd.

Samtidig vil det grønne, faste Fyr fra Tønden, der afmærker den under Vandet liggende Del af V.-Bølgebræden, blive forandret til grønt Blinkfyrt, det røde, faste Fyr fra Tønden, der afmærker Arbejdsene ved Ø.-Bølgebræden blive forandret til rødt Blinkfyrt og det røde, faste Fyr paa Yderenden af den indre Ø.-Bølgebræde blive forandret til rødt Blinkfyrt.

Karantænebestemmelser m. m.

2065. Karantænebestemmelser. Malta. — Indførsel af Frugt og Grøntsager fra Italien og Sicilien er forbudt indtil videre.

Italien. — Nicolaier er erklæret for smittet af Bubonpest. Sverrig. — Guvernementet Cherson i Rusland er erklæret for smittet af Pest. Det europæiske Rusland, med Undtagelse af Guvernementerne Kurland, Livland, Estland og Arkangelisk, er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nye Kort eller ny Bog; R: rehet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr. England: Sailing Directions for the West Coasts of France, Spain and Portugal, 7th. Edition. 1910.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Sunket Vrag. Fyrskib Elbe 1. V. Elben. Tyskland.

Marineamt i Berlin meddeler, at Dampskibet „Naval“ er sunket i 25 m Vand ca. 6 Sm nslv. V. 1/4 N. fra Fyrskib Elbe 1. Masterne er ikke synlige over Vandet.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 15. September 1910.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Vrag af Muddermaskine fundet. Tangen. Kattegat.

Muddermaskinen, der var rapporteret sunket NØ. t. Ø. for Gjerrevild Fyr, er fundet sunket paa 56° 35,5' N. Br. 10° 49,5' Ø. Lgd. Der er 2 Meter Vand over Vraget, som er afmærket med en Vager med 2 grønne Flag.

En Lystønde, der hver 15 Sek. viser grønt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 50 Meter Syd for Vraget.

Vraget af en Pram med 5,6 Meter Vand over og afmærket med 1 grønt Flag er funden sunket ca. 50 Meter SV. for Muddermaskinen.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 15. September 1910.

Ærs. Erindring, Nielsen, ank. Trångsund 13./9. — Enigheden, Jensen, ank. Methil 12./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 9./9. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 10./9. til Petersborg. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Dunkerque 7./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hartlepool 12./9. — Russ, Petersen, afg. Blyth 2./9. til Miramichi. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 8./9. til Barry. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 13./9. — Michail Ontehoukoff, Harboe, afg. Chatham 8./9. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Uleåborg 14./9. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Petersborg 7./9. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Jacobstad 8./9. til Swansea. — Newa, Dahl, afg. Archangel 5./9. til Rotterdam.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Colombo 13./9. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 11./9. til Shanghai. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./9. til Havre. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Bangkok 3./9. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 15./9. til London. — Bandon, Thomsen, afg. Suez 15./9. til Colombo. — Samui, de Licht, afg. London 14./9. til Kjøbenhavn. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Antwerpen 12./9. til Genoa. — Cathay, Kruuse, afg. Newcastle 12./8. til Cape Town. — St. Lucia, Ingeman, afg. Nørre Sundby 13./9. til Rotterdam.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 9./9. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 9./9. til Havre. — St. Jan, ank. Kjøbenhavn 15./9.

Thore. Ask, Bochs Nielsen, afg. Øfjord 13./9. — Ingolf, Schiøtz, afg. Thorshavn 14./9. — Echo, Torgersen, ank. Reykjavik 14./9.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Esbjerg 12./9. — Nautik, N. Nielsen, ank. Neufahrwasser 9./9. — Nordsøen, Gram, pass. Helsingør 12./9. for Malaga. — Nexos, Basse, ank. Kjøge 10./9. — Ellen, Hansen, ank. Piteå 13./9. — Fylla, Christensen, ank. Sevilla 10./8. — Gerda, Iversen, ank. St. Vincent 31./8. — Hebe, Gregersen, pass. Hanstholm 13./9. for Kartagena. — Inger, Schiff, ank. Hull 11./9. — Johanne, Thøgersen, afg. Valencia 12./9. til Almeria. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Cadix 7./9. til Helsingfors. — Laura, P. Pedersen, pass. l'Ouessant 10./9. for Tarragona. — Cito, Jepsen, pass. Gibraltar 8./9. for London. — Napoli, Brinch, afg. Kjøbenhavn 13./9. til Kuusiluoto. — Bodil, Uldall, ank. Grimsby 12./9. — Dagmar, Mathiasen, ank. Råfö 10./9. — Nerma, Mikkelsen, ank. Stettin 13./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Esbjerg 11./9. — Marie, Jessen, pass. Emden 5./9. for Kartagena.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Newcastle 13./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Stockholm 13./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Hull 12./9. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Korsør 14./9. — Peter Willemoes, Møller, ank. Kronstadt 13./9. — G. Kock, Jørgensen, ank. Petersborg 13./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Wiborg 13./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Lappvik 12./9. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Skejfteå 13./9. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Riga 9./9. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Blyth 13./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Methil 13./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Uleåborg 7./9. — Ajax, Brorsen, ank. Sundsvall 13./9.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. Kronstadt 10./9. — Svend, Schmidt, afg. Bergen 13./9. til Stavanger.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Kronstadt 10./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Rotterdam 11./9. — England, Andersen, afg. Riga 14./9. — Holland, Poulsen, ank. Hull 7./9. — Rusland, Madsen, pass. Kjøbenhavns Red 13./9. for Kristiania.

Europa. Europa, Hansen, ank. Hull 17./9. — Belgien, Nielsen, ank. Petersborg 13./9. — Tyskland, Danstrup, afg. East Hartlepool 14./9. til Esbjerg. — Frankrig, Friis, afg. Kjøbenhavn 15./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Petersborg 14./9. — Martha, Christensen, afg. Hudiksvall 10./9. — Elna, Rathje, afg. Bona 10./9. — Therese, Pedersen, ank. Bordeaux 10./9. — Simone, Møller, afg. Hernösand 13./9. — Jeannette, Løffler, ank. Bordeaux 14./9. — Vera, Risø, afg. Hartlepool 8./9. — Daisy, Olsen, afg. Rouen 14./9. — Anine, Leth, afg. Archangel 9./9. — Kamma, Larsen, ank. Archangel 10./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. London 13./9. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 14./9. — Sjælland, Dam, ank. Svendborg 11./9. — Agnete, Sonnichsen, ank. Antwerpen 14./9. — Hermia, Hansen, afg. London 13./9. — Alice, Schultz, afg. Windau 13./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Memel 13./9. — Freja, Nielsen, afg. Kappeln 14./9. — Vera, Thing, afg. Archangel 15./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, pass. Kjøbenhavn 11./9. for Rotterdam. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 10./9. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 12./9. for Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Emden 13./9. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Burntisland 12./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Russia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 7./9. — Carl Hecksher, Starck, afg. Frederikshavn 10./9. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 10./9. — Normia, Eriksen, afg. Petersborg 1./9. — Euxinia, Lund, ank. Filadelfia 7./9. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 10./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Kronstadt 11./9.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Kronstadt 9./9. — Patria, Larsen, afg. Pensacola 10./9. — Gratia, Sørensen, afg. Kronstadt 9./9. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 7./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Boness 6./9. — Gallia, Nielsen, afg. Methil 9./9. — Caledonia, Hansen, afg. Petersborg 10./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 7./9. — Kotonnia, Rasmussen, afg. Wiborg 31./8.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 9./9. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 4./9. — Carbonia, Jespersen, ank. Havre 13./9. — Estonia, Winckler, afg. Petersborg 11./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Ostende 6./9. — Selandia, Troensegaard, afg. Ostende 13./9. — Secalia, Jensen, ank. Rotterdam 13./9. — Frumentia, Andersen, afg. Rotterdam 13./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 11./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 4./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Windan 9./9. — London, Bom, ank. Newcastle 10./9. — Paris, Tholander, ank. Libau 12./9. — Bryssel, Kaas, afg. Trångsund 8./9. til Ostende.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 7./9. til Hull. — Wien, Boeck Hansen, afg. Burntisland 13./9. til Kronstadt. — Roma, v. Thuu, ank. Aalborg 9./9.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Sundsvall 14./9. til Båtskarsnäs. — Nelly, Clausen, ank. Petersborg 12./9. — Fanny, Eriksen, ank. Pasages 2./9. — Lilly, Nielsen, ank. Trångsund 14./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Horsens 14./9. — Dagny, Sørensen, afg. Nykjøbing F. 14./9. til Windau. — Mary, Bang, afg. Helsingfors 13./9. til Granvik.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Wiborg 9./9.

Sejlskibe.

Renne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksminde 7./9. — Leif, Nielsen, ank. Travemünde 7./9. — Hans Peter, Holm, ank. Præsto 7./9. — Gudmund, Petersen, ank. Høltens 8./9.

Svendborg. Anna Elisabeth, Larsen, ank. Leith 7./9. — Libra, Hansen, ank. St. Valery sur Sonne 7./9. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Boston 7./9. — Marie, Nielsen, ank. Kjørteminde 8./9. — Catrine, Hansen, ank. Benodet 8./9. — Galathea, Jensen, ank. Brest 9./9. — Standard, Rasmussen, ank. Fowey 8./9. — Dagny, Rasmussen, ank. Fowey 9./9. — Marie, Skov, ank. La Rochelle 9./9. — Jason, Jørgensen, ank. Bandholm 9./9. — Norden, Andreasen, ank. Hartlepool 9./9. — Merkur, Lund, ank. Brest 9./9. — Severine, Jensen, ank. Kolding 10./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Dinar 12./9. — Guldborg, Rueløkke, ank. Falkstone 10./9. — Ludvig, Larsen, ank. Southampton 10./9. — Leif, Andersen, ank. Luctudy 8./9. — Hans Emil, Carlsen, ank. Gefle 12./9. — Carl Mørch, Mortensen, pass. Helsingør 9./9. — Althea, Skovgaard, ank. Höganäs 9./9. — Freir, Brandt, ank. Dieppe 12./9. — Vega, Jepsen, ank. Windau 13./9. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Dieppe 12./9. — Hertha, Hansen, ank. Kristiania 13./9. — Minerva, Fuglsang, ank. Kjøbenhavns Red 14./9. — Ellen, Andersen, ank. Newport 14./9.

Ærs. Dorthea, Boye, ank. Wemyss 10./9. — Caroline, Christensen, ank. La Tremblade 10./9. — Ansgar, Jørgensen, ank. St. Louis de Rhone 10./9. — Alf, Folmer, ank. Dieppe 10./9. — Ami, Christensen, ank. Horsens 10./9. — Concordia, Albertsen, ank. Dysart 11./9. — Marthing, Friis, ank. Rønne 11./9. — Adele, Kock, ank. Warnemünde 11./9. — Skirner, pass. Dungeness 8./9. for vestg. — Hydra, Christensen, afg. Briton Ferry 11./9. — Ceres, Bager, afg. Sundsvall 11./9. — Castor, Albertsen, ank. Nørre Sundby 12./9. — Mary, Andersen, ank. Wick 12./9. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Swinemünde 12./9. — De tvende Brødre, Boye, ank. West Wemyss 13./9. — Danmark, Nielsen, ank. Norrköping 13./9. — Anne, Mikkelsen, ank. Borgå 13./9. — Malfridur, Hansen, ank. Bandholm 13./9. — Saga, Olsen, ank. Mostyn 13./9. — Apollo, Albertsen, ank. Danzig 13./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Dysart 13./9. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 11./9. — Falken, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Erik, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Agnes, Henriksen, ank. Kjøbenhavn 12./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 16. September 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Porhydrometeret. — Gammel Tonnage. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Spørgsmaal og Svar. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekviperung.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeninge

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Ouy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbetsmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck
Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egonvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Iochumsen, Horsens.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side	25 —			
De øvrige Sider	20 —			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 20. September 1910.

Argentinas første Frihavn. For nogle Aar siden vedtog de lovgivende Kamre i Buenos Aires en Lov, der bemyndigede den argentinske Regering til at indrette Frihavne — eller rettere sagt fri Zoner — ved La Plata, Rosario og paa nogle passende Steder i den sydlige Del af Republikken.

Hensigten med denne Lov var for det første: for at tiltrække Transithandelen at skabe neutrale Zoner, hvor Varer kunde indføres, oplægges og atter udføres uden Toldbehandling, og for det andet: i disse Zoner at opelske en Fabriksvirksomhed, der af Landets egne Raamaterialer skulde fremstille Varer til Landets eget Forbrug.

Man lilsigtede saaledes at give disse Frihavne, eller fri Zoner, Karakter baade af internationale Oplagspladser og af lokale Fabrikscentre.

For at føre disse Planer ud i Virkeligheden tog man straks fat paa at anlægge en Frihavn ved La Plata, der ved sin Beliggenhed har gode Muligheder for at kunne blive Sædel for en betydelig Transithandel paa Nabolandene, men det viste sig snart ved Udarbejdelsen af Reglementerne i Henhold til Loven, at det gjorde Lovgivningsarbejde var mangelfuldt og ikke tillod Fabriksvirksomhed i de projekterede Frihavne.

Et nyt Lovforslag, der skulde muliggøre Anlægget af Skibsværfter og Fabriker i Frihavnene blev derefter forelagt Kongressen, men det nød ingen Fremme og førte kun til, at Regeringen i Juli 1909 udstedte et Dekret, der blandt andet bestemmer, at der ved de Toldsteder, hvor der ikke findes Frihavne eller fri Zoner, skal indrettes særlige Pakhuse for Transitgods, i hvilke det skal være tilladt uden Erlæggelse af Toldafgifter at indføre, blande, dele, ompakke og genudføre Varer o. s. v., men ikke at lade dem undergaa nogen industriel Omdannelse.

Imidlertid foreligger allerede nu et første Resultat af den oprindelige Lov, idet Anlægget af La Platas Frihavn er blevet fuldført, og den højtidelige Aabning fandt Sted den 17. Juli d. A., medens nogle andre projekterede Anlæg af Frihavne og Transitpakhuse i Buenos Aires, Rosario, Bahia Blanca o. s. v. ikke kan forventes at blive til Virkelighed i en nær Fremtid.

I Buenos Aires nuværende Havn er der ikke Plads for Transithandel, og det vil ikke blive muligt at bygge Transitpakhuse, før Havneudvidelsen har fundet Sted, hvilket kan komme til at vare ti Aar eller endnu længere.

I Rosario, hvis Havn tilhører et privat Interessentskab, har man endnu ikke anset det for ønskeligt at bygge Pakhuse for Transithandelen, og i Bahia Blanca er det ikke endelig bestemt, hvor Pakhusene skal ligge.

La Platas Frihavn vil derfor rimeligvis i en Aarrække blive Argentinas eneste Frihavn, og dens Opgave vil være at sikre Argentina en Del af den Transithandel paa Entre Rios, Corrientes, Paraguay og Bolivia, der nu gøres fra Montevideo.

I La Platas Frihavn kan Varer indenfor det af den gældende Lovgivning om Handels- og Varemærker tilladte Omfang blandes, deles, ompakkes o. s. v., men ikke undergaa nogen egentlig Omdannelse.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Traadløs Telegraf og Taagesignaler. Fra Victoria (B. C.) meddeles, i Følge »Shipp. Gaz.«, at Kaptajnen paa Damperen »Senator« har fundet et nyt Felt for Brugen af traadløs Telegrafi, som han mener vil være af Betydning, nemlig ved Hjælp af Telegrafen at faa Taagesirener sal i Funktion, naar der indtræder usigtbart Vejr. Kaptajnen benyttede Lejligheden til at gøre et Forsøg i den Retning, da han efter at have passeret

Kap Flattery i tæt Taage stod indefter. Efter at have kæmpet imod en lyk Taage, som havde omgivet Skibet paa en Strækning af flere Hundrede Mil, havde Kaptajnen beregnet sin Position som værende i Nærheden af Kap Flattery. Hans Beregninger syntes imidlertid at være noget upaalidelige, og der hørtes ikke noget Signal fra Sirenen paa Tatoosh Island. Han greb da til sin traadløse Telegraf og efter at have udvekslet nogle Meddelelser med Signalstationen paa Tatoosh blev Sirenen efter Damperens Forlangende sat i Gang. Ved Hjælp af Taagesignalerne blev Damperen derved sat i Stand til at fortsætte sin Sejlads henimod Puget Sound uden at mindske sin Fart.

En tysk Motor-Rutebaad. Om den af Hamburg-Amerika Linien bestilte Motor-Rutebaads Maskine (se Dansk Søfartstidende Nr. 69 d. A.), skriver »Hansa« følgende: Den Oljemaskine — to trecylinders Maskiner — der skal tjene som Drivkraft og give et Skib paa c. 9.000 Tons en Fart af c. 12 Mil, er, som overhovedet denne ny Skibsmaskintype, Resultatet af Maskinfabriken Augsburg-Nürnberg og Firmaet Blohm & Vosz's forenede Arbejde. Maskinen beror selvfølgelig som Forbrændingsmaskine paa aarelang Erfaring af de betydeligste eksisterende Firmaer for Bygning af Forbrændingsmotorer, og som Skibsmaskine paa Firmaet Blohm & Vosz ikke mindre grundige, i en lang Aarrække indvundne Erfaringer. Dens Udviklingshistorie yder derfor enhver Garanti for dens Paalidelighed og Manøvredegyldighed som Skibsmaskine. Den ny Skibsmaskintype har allerede vist sine gode Egenskaber i en Række mindre Anlæg — med indtil 1.000 HK. — og kan bygges af enhver Størrelse. Oljeforbruget andrager pr. effektiv Hestekraft efter Maskinens Størrelse og Omdrejningstal c. 190 til 220 Gr. Ved en Pris af 4 Mk. pr. 100 Kg. Olje, i Hamburgs Frihavn, koster altsaa en Hestekraftstime 0,8 Pfg., og ved større Indkøb mindre. Verdensproduktionen af Raaolje er i Tiden fra 1900 til 1908 vokset fra 19 Millioner Tons til 38 Millioner Tons, hvorved imidlertid kun en Brøkdel af Produktionsmuligheden er udnyttet efter Geologernes Mening, saa Produktionen vil kunne tilfredsstille ethvert Krav. Desforuden vil baade Tjæreolje og andre Afaldsprodukter kunne komme i Betragtning ved den ny Maskintype.

Meddelelser fra Udenrigsministeriet:

Skarpskydning ved Göteborg. I Følge Indberetning fra den kgl. Konsul i Göteborg vil der fra den 19. til den 21. ds. finde Skarpskydning Sted med Kanoner fra Fort »Oscar den II« mod Maal i det vestlige Sejlløb.

Skydningen kundgøres ved et rødt Flag paa Taarnet paa Øen »Ålfsborg«, et rødt Flag paa »Gefveskär« og to røde Balloner paa Fortets Signalraa.

Lysbøjen paa Bernathen Grund. I Følge en fra den kgl. Konsul i Libau modtaget Indberetning er den paa Bernathen Grund c. 2 Mil Syd for Libau udlagte Lysbøje (se Dansk Søfartstidende Nr. 59) slukket.

I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet indeholder det hollandske »Handelsberichten« for 8. ds. følgende yderligere Oplysninger angaaende de ny og forøgede Afgifter, der afkræves Skibsfarten i Bordeaux's Havn (se Dansk Søfartstidende Nr. 67):

»Fra og med den 19. Juli d. A. opkræves der følgende Skibsalgifter til Fordel for Handelskamret i Bordeaux. Beløbene er i Centimer pr. Ton.

	For den 1., 2. og 3. Rejse i samme Kalenderaar (1. Jan.—31. Decbr.)	For den 4. og 5. Rejse i samme Kalenderaar (1. Jan.—31. Decbr.)	For den 6. og 7. Rejser i samme Kalenderaar (1. Jan.—31. Decbr.)
Skibe, der kommer og gaar med Ladning	72	62	52
Skibe, der kommer med Lad- ning og gaar i Ballast eller kommer i Ballast og gaar med Ladning	62	57	52
Lægtene ladet	30 for følgende Rejser		

Af alle Varer, som tilføres eller forsendes søværts, der kommer fra eller er bestemt til Udlandet, franske Kolonier eller andre franske Havne, vil en almindelig Afgift paa 10 Centimer pr. 1,000 Kg. være at erlægge. Desuden erlægges af alle Varer, der ankommer søværts eller forsendes til Udlandet eller franske Kolonier, en Special-Afgift af 5 Centimer pr. Collo paa Fad, i Kasse, Sæk eller anden Indpakning, og af 5 Centimer pr. 1,000 Kg. eller pr. Kubikmeter af Varer uden Indpakning og af 5 Centimer pr. Stk. for levende eller slagtede Heste, Kvæg, Faar, Geder og Svin.

Et nyt Fyr ved Gjedser. Det har i Følge »Lolland-Falsters Folketidende« vist sig, at Lysbøjen ved Sejløbet over Rødsand ikke har kunnet modstaa Isdriften om Vinteren. Som Følge deraf har Statsbanerne besluttet at erstatte Lysbøjen med et fast Fyr.

Fundamentet til dette Fyr er i den sidste Tid støbt i Gjedser Havn paa samme Maade som Fundamentet til Fyrtaarnet paa Hals Barre, der sank i Kattegat.

Udlægningen af Fundamentet er foretaget og forløb heldigt. Arbejdet udføres af Firmaet **Monberg**.

Engelsk Søretsdom.

En Skibsfører dømt for ikke at have stoppet op efter en Kollision.

Den 25. Januar d. A. behandlede Politiretten i Liverpool en Sag, som var anlagt imod Kaptajnen paa Kystdamperen »M. I. Craig« for ikke at have opgivet sit Navn og ikke at have ladet sit Skib stoppe op, efter at det havde været i Kollision med Fyrskibet »Mars«.

Damperen »M. I. Craig« var beskæftiget med Kultransport fra Garston til forskellige Havne i Irland, da den omtrent Kl. 12½ om Natten den 13. Januar kom i Kollision med Fyrskibet »Mars«, kendt under Navnet Olterspool Fyrskib, der ligger forankret midtvejs mellem Herculanum Dok og Garston Dok. Fyrskibets Blinkfyr brændte paa den Tid. Damperen ramte Fyrskibet paa Bagbords Side og forarsagede Havari til et Beløb af 25 £, hvorefter den forsvandt i Mørket. Hvis ikke netop et Blink fra Fyrskibet lige i Kollisionøjeblikket var faldet paa »M. I. Craig«s Skorsten, vilde den være forblevet ukendt. Aktor ansaa en Beskyldning imod en Sømand for ikke at stoppe op efter en Kollision for at være en meget al-

vorlig Sag, da en saadan Handling dels strider imod Loven og dels imod almindelig Humanitet, hvorfor han fandt det nødvendigt, at Retten dømte i Overensstemmelse hermed. Hvis et Fyrskibs Besætning fik en Følelse af, at deres Skib kunde blive løbet i Sænk, uden at det paa-sejlende Skib stoppede op, vilde det udøve en uheldig moralsk Indflydelse paa den. Aktor nedlagde derfor Paa-stand paa en Bøde, som kunde virke afskrækkende. Efter at der var ført Vidner fra Fyrskibet, benægtede Defensor, at der var vist Mangel paa Humanitet. Fyrskibet fik kun et let afglidende Stød, som efter Dampskibsførerens Mening ikke medførte nogen Fare for noget af Skibene. Kaptajnen stoppede straks Maskinen, præjede Fyrskibet og tog de fornødne Forholdsregler for at forvise sig om, at der ingen Fare var for Fyrskibet. Saa snart han ankom til Belfast, meddelte han sit Rederi, at de to Skibe havde været i Kollision.

Ved Krydsforhør indrømmede den Anklagede imidlertid, at han vilste, at Loven paabyder ham at stoppe op i Kollisionstilfælde, og nu fortrød han, at han ikke var vendt om og havde stoppet op, men han havde ikke fundet det nødvendigt, fordi Sammenstødet havde været saa let.

Retten erklærede det, ikke at stoppe op, for en meget alvorlig Forseelse, og idømte Damperens Kaptajn en Bøde paa 25 £ samt Sagens Omkostninger.

»Shipp. Gaz.« skriver om dette Tilfælde:

»Loven er tydelig nok. Section 422 af The Merchant Shipping Act siger:

»1) I ethvert Tilfælde af Kollision mellem to Skibe er det Kaptajnen eller den Persons Pligt, som fører Skibet, dersom og forsaavidt som han kan gøre det uden Fare for eget Skib, Besætning og Passagerer (hvis det har saadanne), —

a) at yde det andet Skib, dets Fører og Passagererne (hvis det har saadanne) enhver Hjælp, som staar i hans Magt, og som udkræves for at frelse dem for enhver Fare, som er fremkaldt ved Kollisionen, og at blive ved det andet Skib, indtil han har forvissat sig om, at det ikke behøver yderligere Assistance, og tillige,

b) at opgive Kaptajnen eller den Person, som fører det andet Skib, Navnet paa sit Skib og dets Hjemsted, og tillige Navnene paa de Havne, hvorfra det kom og hvortil det er bestemt.«

Dette er ganske afgørende. »M. I. Craig«s Kaptajn indrømmer, at han kendte Loven og fortryder, at han ikke adlød den. Denne Anger kommer uheldigvis for ham temmelig sent. Vi anbefaler mange andre Sømand, som har forglemt Section 422's Eksistens, at gøre sig bekendt med dette Tilfælde. Det bliver ikke alene for hyppigt at løbe Fyrskibe ned, men Meddelelser, som fremkommer i vort Blad, lader forstaa, at den Skik at forsvinde efter en Kollision uden Hensyn til den Fare for Menneskeliv, som en saadan Fremgangsmaade fremkalder, ingenlunde er enestaaende. En saadan Uefterrettelighed kan forfølges helt op til Admiralitetsretten.

Den Klage fremsættes ofte i Kollisionsager, at Skibet undlod at stoppe op, men Klagen bliver sjældent taget til Følge. Overtrædelsen bliver gerne af en eller anden Grund undskyldt eller overset. Det glæder os derfor, at Retten i Liverpool paa saa eftertrykkelig Maade har mindet Skibsføreren om, at det at forsvinde efter en Kollision kan blive en dyr Fornøjelse, ligesom det er en meget foragtelig Fremgangsmaade«.

Om Bygning af store Skibe.

Da **Cunard**-Hurtigdamperne »Lusitania« og »Mauretania« blev sat i Fart, dukkede det Spørgsmaal op, om man nu havde naaet Grænsen for Skibes Fart og Størrelse. Set fra et teknisk Standpunkt er der paa ingen Maade Betænkeligheder ved at forøge Skibsskrogets Længde til 900 Fod eller mere. Forudsætningen for at

kunne gøre dette er imidlertid, at Skibenes Bredde og Dybde samtidig vokser efter et med de nuværende Erfaringer stemmende rigtigt Forhold. Men hvis man vilde bygge et 900 Fod langt Skib, der altsaa overgik Cunard-Damperne, som er Nutidens største Skibe, med 140 Fod i Længden, efter samme Proportioner som disse har, saa kom man til et Dybgaende af 36 Fod, hvilket vil overstige det Dybgaende som de Havne, der for Tiden kan komme i Betragtning, er indrettet til. Det lader sig ikke en Gang gøre at afhjælpe denne Mangel ved at give Skibene en større Bredde og et ringere Dybgaende. Saa-danne Skibe vilde nemlig snart blive opgivet af alle Rejsende paa Grund af deres heftige Rulninger. Af disse Grunde maa altsaa de fremtidige større Skibes Dybgaende ogsaa forøges og heri ligger et væsentligt Moment, der sætter Grænser for Størrelsen af Fremtidens Skibe, skriver »Neuen Hamb. Zeitg.«

Hvad Farten angaar, saa vil hverken Skibbygningskunsten eller Maskintekniken give tabt overfor et Forlangende om en Fart af 27 til 29 Knob, men det vil blive Skibe, der foruden Kedler, Maskiner og Kul kun vil kunne have et ringe Antal Passagerer om Bord, saafremt de skal holdes indenfor Rammerne af Nutidens største Dimensioner og tilladelige Dybgaende. Et Skibs Kulforbrug stiger ganske uforholdsmæssigt med Tiltagendet af dets Fart. Man betænke f. Eks., at »Mauretania« bruger c. 7,000 Tons Kul til en eneste Overfart over Atlanterhavet, hvorimod Lloyd-Hurtigdamperen »Kaiser Wilhelm II« kun bruger c. 4,500 Tons til den samme Vejlængde. For disse 2,600 Tons Merforbrug opnaar »Mauretania« kun henvend én Knobs større Gennemsnitsfart. Paa denne Maade er der ogsaa, bortset fra Dimensionsindskrænkninger, alene ved Udgifterne til Kul i Sammenligning med det Antal Passagerer, som kan befordres, sat Grænser for Forøgelsen af Farten. Det tør antages, at for Tiden frembyder en Oceanhurtighed af 23 til 23½ Knob Grænsen for, hvad der vil være økonomisk, medens der ganske vist endnu levnes Tekniken et stort Omraade for udførlige Muligheder. De nævnte 27 til 29 Knobs Dampere vilde repræsentere Ydelser, som ikke vil blive forlangt i en overskuelig Tid, og som først kan vinde en Virkelighedsværdi for Bedømmelsen, naar der kan skaffes ny tekniske Synspunkter, der stiller Spørgsmaalet paa en helt anden teknisk Basis. Hertil hører nu en Gang Muligheden for at give Skibbygningsmaterialet en stærkt forøget Styrke, dernæst kan Brændstoffer, som erstatter Kul, men som er lettere, billigere og har en lige saa stor Varmeværdi, byde Fordele og Chancer; endvidere kan en yderligere Udvikling af Turbinetekniken maaske Gas- eller Eksplosionsturbinen i Forening med Dampturbinen, give Haab om en yderligere Forøgelse af Ydeevnen paa en sund, økonomisk Basis. Sluttelig tør det antages, at Uddybningen af de vigtigste Søhavne især ved Anlæg af Molehavne, som bygges ud til det dybe Vand, stadig vil gaa fremad, saa der fra denne Side i det mindste ikke vil lægges en fremtidig Udvikling af Skibenes Dimensioner og Ydeevne alvorlige Hindringer i Vejen.

Et betydende Skridt fremad er allerede gjort ved Indførelsen af Kombinationssystemet, hvormed allerede nogle af Verdens største Skibe, saasom »Olympic« og »Titanic« af White Star Linien er forsynet, og hvormed Hamburg-Amerika Liniens ny 38,000 Tons Damper bliver udrustet. Dette System bestaar af en Kombination af Stempelmaskiner og Turbiner som Fremdrivningsmiddel. New Zealand Shipping Company indførte først dette System paa dets Damper »Otaki«, i Aaret 1908. »Otaki« har lige overfor sit med Stempelmaskiner udrustede Søsterskib »Orari« vist en Kulbesparelse af 8 pCt., og en Kedeldvandsbesparelse af 6 pCt. Alle den Slags Opfindelser kan derfor kun tjene til Fremme af Skibbyggeriet og bør nyde Støtte.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Saltladninger fra Eupatoria.

Der har ofte være klaget over, at Skibene ikke faar den Fragt for Saltladninger fra Eupatoria, som rettelig tilkommer dem. Det paastaas, at den Vægt, som anføres paa Konnossementet, og hvorefter Fragten i Følge Kontrakten er betalbar, meget ofte er mindre end, hvad Skibet virkelig har inde; men som oftest betænker Rederne sig ved at paadrage sig den Udgift, som vil være forbundet med at faa Lasten vejlet ved Udlosningen. Det er ogsaa Foreningen bekendt, at det flere Gange, i alt Fald i Rusland, har været forsøgt at faa konstateret, at Skibets Last har en større Vægt end anført paa Konnossementet, uden at dette imidlertid er lykkedes, saaledes at Resultatet kun er blevet yderligere Tab og Udgifter for Rederiet.

For nogen Tid siden fik Foreningen Meddelelse om, at et dansk Dampskib var paa Vej fra Eupatoria til Riga med en Ladning Salt. Kaptajnen mente, at i Følge Skibets Dybgaende maatte der være flere Hundrede Tons mere Last om Bord end i Følge Konnossementet. Rederiet henvendte sig i denne Anledning til Foreningen, og det blev arrangeret, at Ladningen skulde udvejes omhyggelig i Riga. Det skete paa den Maade, at Decimalvægten hver Dag blev kontrolleret paa Grundlag af en Vægt, som ikke tilhørte de edsvorne Vejere. Hver Sæks Vægt blev kontrolleret af et Medlem af »Børsartellet« og desuden af Styrmanden eller en intelligent Mand af Besætningen. Resultatet blev, at der udvejedes 266 Tons mere end efter Konnossementerne, og Modtagerne betalte Fragt af denne Overvægt og desuden de halve Vejningsomkostninger.

Hvorledes det nu hænger sammen, at man i dette Tilfælde fik konstateret en saa betydelig Overvægt, medens det i flere andre Tilfælde har vist sig umuligt at faa bragt paa det rene, at Konnossementsvægten var urigtig, er det ikke godt at udtale nogen velbegrunnet Mening om. Man fristes til at tro, at der paa den ene eller den anden Maade svindles med disse Laster, som i længere Tid har givet Anledning til megen Ærgrelse for Rederne. Det vil vistnok svare Regning i Tilfælde, hvor Rederen har Grund til at tro, at Skibet transporterer mere Last, end man agter at betale Fragt for, at tage kyndige Vejere om Bord fra Hjemlandet for at kontrollere Vejningen paa Bestemmelsesstedet, saa at man bliver sikker paa, at den foregaar korrekt og nøjagtig.

Med Hensyn til »Børsartellet« saa er dette en Klub af Arbejdere, der hver indskyder en vis Kapital, og som udfører Arbejdet paa Toldboden under Garanti af, at intet Gods beskadiges eller stjæles. Sker dette alligevel, godtgøres Tabet af det samlede Artel, der er gensidigt og forøvrigt anerkendt af Toldvæsenet. Af denne Grund er det ogsaa underlagt Tolddirektøren.

Chamber of Shipping Azow Berth Note.

Ved Befragtninger fra Azow har der tidligere været stipuleret et vist Antal »running days« for at sende Ladningen langs Siden, men for c. to Aar siden indførte Mæglerne i Taganrog i sine »Berth Notes« »weather working days«, hvorved Rederne selvfølgelig løber en stor Risiko, forsaavidt som Opholdet kan blive ganske uberegnelig. Disse lange Ophold som Følge af Indførelsen af »weather working days« er især gaaet ud over Rederne af de store Dampere, idet Rederne af mindre Baade, som laster under Certeparti, har fastholdt »running days« i Certepartierne som tidligere. Efter to Aars dyrekøbte Erfaring har Rederne følt Nødvendigheden af at forlange den tidligere Bestemmelse angaaende »running days« genindført i »Berth Notes«, og Chamber of Shipping Documentary Committee har derfor vedtaget

en revideret Azof Berth Note under Navn af »Chamber of Shipping Azow Berth Notes«, som traadte i Kraft den 5. April i Aar.

Denne revidere »Berth Notes« fastsætter »running days« paa samme Tid som en Del andre for Rederne uheldige Bestemmelser i den for to Aar siden introducerede »Berth Notes« er forandret, og Foreningen vil henstille til sine Medlemmer ved Befragtninger fra Azow paa »Berth terms« at insistere paa, at »Chamber of Shipping Azow Berth Note« benyttes. Kun ved Sammenhold mellem de interesserede Redere kan man haabe at faa de for Rederne uheldige Klausuler i de tidligere »Berth Notes« ophævet.

Kursen paa Fragtforskuud.

Afskibere af Trælast i Kanada paastaar overfor Foreningen, at det er Skik og Brug ved Fragtforskuud at omregne Dollars til engelske Pund efter en Kurs, der er betydelig lavere end a vista Kursen. I et Tilfælde, Foreningen havde at gøre med, var a vista Kursen Dollars 4.86, hvorimod Omregningen skete efter en Kurs af Dollars 4.80. Vistnok stipulerer Certepartierne ikke, at Forskuddet skal ydes »at current rate of exchange«, men naar der i Følge Certepartiet foruden Assurance kun skal betales 2½ pCt. af Forskuddet, bør Eksportørerne ikke desuden belaste Skibene med andre Udgifter direkte eller indirekte. Heldigst vilde det jo være, om man kunde faa betinget i Kontrakten, at Omregninger skal ske efter Dagens Kurs for a vista Veksler.

Propsladninger fra Norge til Skotland.

Det synes at være en udbredt Misforstaaelse, at naar man i Norge til Tælling af Props, som udskibes til United Kingdom, benytter offentlig (edsvoren) Maaler eller Tæller, saa er Rederiet dermed sikret, saa at det ikke er nødvendigt at tage Tallet ved Udlosningen. Selvfølgelig forholder det sig ikke saaledes. Hvad enten Tallet er taget af en edsvoren Tæller eller ikke paa Afskibningsstedet, saa er det i ethvert Tilfælde nødvendigt, at der foranstalles Tælling af Lasten ved Udlosningen, hvis man vil være sikret imod Krav paa Manko. Heller ikke vil den Omstændighed, at Fragten skal betales efter indtaget officielt norsk Maal, bevirke nogensomhelst Forbedring i Rederens Stilling overfor saadan Mankofordring. Det vil i ethvert Tilfælde blive Rederens Sag at bevise, at han har udleveret det Stykketal, som er anført paa Konnossementet, og det er ikke efter Retspraksis i England og Skotland tilstrækkeligt, at Kaptajnen og Mandskabet møder op i Retten og sværger paa, at de har udleveret hvert Stykke, de har faaet om Bord. Det er ikke nok til at fri Rederiet for Ansvar. Disse stadig forekommende Fordringer for Manko paa disse Laster synes at vise, at der paa den ene eller den anden Maade begaas Fejltagelser — og det endog meget alvorlige Fejltagelser — eftersom Mankofordringerne ofte er meget store.

Foreningen er tilbøjelig til at tro, at som Regel er Fejltagelsen begaaet paa Bestemmelsesstedet. Saavidt Foreningen bekendt foregaar Tællingen i Reglen paa Modtagernes Plads og foretages ofte af ganske unge Mænd og Piger, som der maa føres stadig Kontrol med, hvis man skal være sikker paa, at de udfører Arbejdet nøjagtigt og samvittighedsfuldt. I Norge derimod foretages Tællingen af paalidelige Mænd med stor Øvelse og Erfaring i saadant Arbejde, saa Sandsynligheden taler paa Forhaand for, at naar der er begaaet nogen Fejl ved Tællingen, hvilket der maa være, hvis hele Lasten er udleveret paa Bestemmelsesstedet, saa ligger Fejlen hos Modtagernes Folk.

Advokat William Simpson i Grangemouth, som har behandlet flere saadanne Sager for Foreningen, skriver, at han er af den Anskuelse, at i ethvert Tilfælde bør der tælles fra Skibets Side. Advokat Simpson til-

føjer, at han har arrangeret det saaledes, at der kan tages et paalideligt Tal under Udlosningen med mindst mulig Udgift for Skibet. Det vil dreje sig om £ 7.7.0 for en Ladning paa indtil 300 Stds., og om £ 10.10.0 for Ladninger paa mellem 300—1,000 Stds. Dette er jo ikke nogen uoverkommelig Udgift; det svarer efter Foreningens Mening Regning at lage denne mindre og sikre Udgift fremfor at løbe Risikoen for Mankofordringer, der vil give Anledning til vidtløftige og kostbare Processer, hvis Udfald nødvendigvis maa være usikkert og efter al Sandsynlighed vil gaa i Modtagernes Favør, naar Skibet intet Tal har holdt. Hr. William Simpson vil kunne arrangere en saadan Tælling, naar man henvender sig til ham, baade for Boness', Alloa's og Grangemouth's Vedkommende.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene nærmest uforandret fra sidste Uge; dog er Tyskland og Østnorge noget mattere af Mangel paa Salg af Varer, ligesom Rederne kun ugerne dirigerer Skibe til de af Kolera smittede russiske Havne. De øvrige Havne, særlig ved Bottenhavet, har rigelige Ladninger, saa at Markedet maa betegnes som fast og uden nogen Sandsynlighed for Nedgang i Raterne.

Returfragter Vest fra dækker rigelig Behovet med et lille Tillæg i Raterne, og flere ny Noteringer er fremme, saa at dette Marked ogsaa stiller sig fast.

Før de mindre Skibe har heller ikke sidste Uge bragt nogen væsentlig Forandring. Nordtyskland er stadig ret sparsom med Tilbud af Kornlaster, og det ser ikke ud til, at denne Maaned skal give nogen Bedring heri, Königsberg byder endnu kun 4½ M., hvorimod Danzig Colberg og Stolpmünde noterer saa godt som slet intet. Stralsund har Besvær med at placere de derliggende Skibe, og det samme er Tilfældet med Rostock; Greifswald har et Par Havre- og Rugladninger fremme, men til ¼ M. lavere, end hvad der opnaaedes i Begyndelsen af Maaned. Lübeck venter i disse Dage flere Kahner, og Udsigterne derfra synes derfor noget bedre. Af de russiske Østersøpladser søger Libau meget energisk Skibe for Oljekager, men til uforandret Rate 13 M., ballastkommende. Riga noterer bl. a. Deals til Horsens 19 M. pr. Std. Angaaende Sverig er de sydlige Pladser ret faste og viser endog en Opgang i Raterne; saaledes sluttedes til Hamburg 4½ M. og fra Karlskrona til Stettin vil kunne gennemføres 3½ M. Vestsverig er derimod ikke synderlig bedre. Norge har kun meget lidt, bl. a. noteres Heller til Stettin 5½ M. Danmark har atter fra Provinserne haft nogle Byglaster til Kjøbenhavn, saaledes sluttedes fra Nysted og Kalundborg 11 Øre, samt enkelte Hvedelaster; der noteres iøvrigt til Stavanger 7 Kr. af Byg, og til Hamburg ventes der i Aar en større Eksport end i Fjor. Kjøbenhavn har i sidste Uge været meget flov, men der har ogsaa kun været forholdsvis faa fragtsøgende Skibe; for gammelt Jern til Uddevalla sluttedes et Par Skibe til 3 Kr.

Havarier og Forlis.

St. Aubin, Dpsk. af London, kom d. 17. ds. ved Afsejling fra Aalborg paa Grund paa Nordsiden af Limfjorden Øst for Nørre Sundby. Skibet, der har Assistance, staar meget haardt.

Fra Sø og Land.

I Følge Meddelelse forløb de nu afsluttede Maskinisteksaminer saaledes: Til Maskinpasserprøven har indstillet sig 7, hvoraf 3 bestod; til den almindelige Maskinisteksamen har indstillet sig 80, hvoraf 55 bestod. Til den udvidede Maskinisteksamens Hovedprøve indstillede sig i Hjælpefagene 9, hvoraf 8 bestod, i Maskinfagene 2, hvoraf 1 bestod, og i samtlige Fag 39, hvoraf 30 bestod. Til Tillægsprøven i Elektroteknik indstillede sig 20, hvoraf 15 bestod.

Faldet over Bord. Rudkjøbing, 16. September. (Ritz. Bur.) Skonnert »Valborg« af Marstal, der i Dag er indkommet til Rudkjøbing Havn fra England, har paa Overrejsen til England mistet en Mand, Letmatros Charles Niels Peter Kristoffersen, som den 11. August faldt over Bord i Nordsøen og druknede. Den Forulykkede var fra Læsø og 18 Aar gammel.

Australiens Befolkning udgjorde, i Følge den officielle Statistik, den 31. December 1909 4,374,129 Indbyggere, hvilket viser en Stigning af 98,823 siden sidste Folketælling. New South Wales tæller 1,621,677 Indbyggere, Viktoria 1,303,357, Queensland 572,654, South-Australia 416,047, West-Australia 273,534 og Tasmanien 186,860 Indbyggere.

»Svensk Export«.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Køb. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 9./9. til London. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 10./9. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. London 15./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hartlepool 15./9. til Nyborg. — Russ, Petersen, ank. Chatham 16./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 8./9. til Barry. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 13./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Chatham 28./8. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Uleåborg 14./9. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bordeaux 17./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Jacobstad 8./9. til Swansea. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 16./9.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Antwerpen 12./9. til Genoa. — Samui, de Fine Licht, ank. København 17./9. — Bandon, Thomsen, afg. Port Said 14./9. til Colombo. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Bangkok 17./9. til Singapore. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 15./9. til London. — Indien, Berg, afg. Colombo 13./9. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 18./9. til Yokohama. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./9. til Havre. — St. Lucia, Ingemann, ank. London 18./9. — Cathay, Kruise, ank. Cape Town 16./9.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Demerara 17./9. til Trinidad. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 9./9. til Havre.

Thora. Sterling, Nielsen, ank. Reykjavik 15./9. — Gambetta, Riise, afg. København 15./9. — Ask, Bosh-Nielsen, ank. Eskefjord 16./9. — Ingolf, Schiøtz, ank. Faskrudsfjord 16./9. — Kong Helge, Olsen, afg. København 17./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. København 18./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Skejfteå 19./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Hull 12./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Råfö 18./9. — Peter Willemoes, Møller, ank. Kronstadt 13./9. — G. Kock, Jørgensen, afg. Petersborg 17./9. — Hans Tausen, Klaaborg, pass. København 18./9. for sydg. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Wiborg, 18./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Helsingfors 17./9. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. København 18./9. for nordg. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Antwerpen 16./9. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Lübeck 18./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Odense 16./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Uleåborg 16./9. — Ajax, Brorsen, afg. Sundsvall 16./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Hull 14./9. — Wien, Boeck Hansen, afg. Burntisland 13./9. til Kronstadt. — Roma, v. Thun, ank. Aalborg 9./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Kjøbenhavn 16./9. — Russia, Poulsen, ank. Neufahrwasser 7./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Amsterdam 16./9. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 10./9. — Normannia, Ericksen, ank. Dunkerque 9./9. — Enxina, Lund, afg. Filadelfia 16./9. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 10./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 15./9.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Kronstadt 16./9. — Patria, Larsen, afg. Pensacola 10./9. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 15./9. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 11./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Boness 6./9. — Gallia, Nielsen, ank. ronstadt 16./9. — Caledonia, Hansen, afg. Petersborg 10./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Petersborg 7./9. — Kotonia, Rasmussen, afg. Wiborg 31./8.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Kiel 15./9. — Granaria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 14./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Havre 13./9. — Estonia, Lindberg, afg. Petersborg 11./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Ostende 15./9. — Selandia, Troensegaard, ank. Senham Harbour 15./9. — Secalia, Jensen, ank. Rotterdam 13./9. — Frumentia, Skov, ank. Grimsby 15./9. — Boscia, Skovgaard, afg. Petersborg 11./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 4./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Windau 10./9. til Rotterdam. — London, Bom, afg. Newcastle 16./9. til Nørre Sundby. — Paris, Tholander, afg. Libau 17./9. til Newcastle. — Bryssel, Kaas, ank. Ostende 17./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Riga 17./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 17./9. — Elna, Rathje, afg. Bona 10./9. — Therese, Pedersen, ank. Bordeaux 10./9. — Simone, Møller, afg. Hernösand 13./9. — Jeanne, Løffer, ank. Bordeaux 14./9. — Vera, Risø, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Olsen, afg. Sunderland 17./9. — Anine, Leth, afg. Archangel 9./9. — Kamma, Larsen, ank. Archangel 10./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 17./9. til Wisnar. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 17./9. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./9. — Gulfaxe, Petersen, afg. Emden 16./9. til Burntisland. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Burntisland 15./9. til Aarhus.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Båtskärsnäs 16./9. — Nelly, Clausen, ank. Petersborg 12./9. — Fanny, Eriksen, ank. Passages 2./9. — Lilly, Nielsen, ank. Trångsund 14./9. — Alexy, Lorentzen, afg. Horsens 17./9. til Nyborg. — Dagny, Sørensen, ank. Windau 16./9. — Mary, Bang, ank. Granvik 17./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 19./9. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 17./9. — Sjølland, Dam, ank. Libau 18./9. — Agnete, Sonnichsen, afg. Antwerpen 17./9. — Hermia, Hansen, afg. Tynen 16./9. — Alice, Schultz, pass. Holtenau 16./9.

Frø. Austa, Bagger, ank. Libau 18./9. — Freja, Nielsen, ank. Ghent 18./9. — Vera, Thing, afg. Archangel 15./9.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Warnemünde 17./9.

Sejlskibe.

Æra. Freya, Nielsen, ank. Ferrit 14./9. — Svaneu, Mølemann, ank. Piviheli 14./9. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Setubal 14./9. — Lauritz, Folmer, ank. Aarhus 15./9. — Hamlet, Rasmussen, ank. Oporto 15./9. — Rolf, Christensen, ank. Melilla 15./9. — Albertine, Madsen, ank. Swinemünde 15./9. — Veritas, Staugaard, afg. Nykjøbing S. 16./9. til Norrköping. — Atlantic, pass. Lizard 13./9. for vestg. — Arken, Christensen, pass. Kjøbenhavns Red 15./9. p. R. t. Loriet. — Smart, Christensen, pass. Kjøbenhavns Red 15./9. p. R. t. Yersey. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Nykjøbing F. 15./9. — Norden, Rasmussen, ank. North Shields 16./9. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 15./9. — Villi, Knudsen, ank. Hudiksvall 15./9. — Astræa, Svane, ank. Sundsvall 16./9. — Freya, Petersen, ank. Karlshamn 16./9. — Ingolf, Olsen, afg. Svendborg 16./9. til Umeå. — Sikka, Pedersen, ank. Kronstadt 16./9. — I. Koføed, Andersen, ank. Cassablanca 16./9. — Hans, Knudsen, er ank. Lezardrieux. — Phønix, Rasmussen, ank. Havre 16./9. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Svendborg 16./9. — Emilie, Friis, ank. Boness 16./9. — Amor, Hansen, ank. Lindhamn 16./9. — Anu, Hansen, ank. Swinemünde 17./9. — Bertha, Madsen, ank. Karlskrona 17./9. — Amalia, Andersen, ank. Kragerø 16./9. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 17./9. — Alf, Hansen, ank. Kragerø 17./9. — Skirner, Rasmussen, ank. Marin 17./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 20. September 1910. — Engelsk Særetsdom. — Om Bygning af store Skibe. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

G. C. de Baerdemaeker

Skibsmægler og
Speditør

Gent, Belgien.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 32, 1. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND Als
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Hill-Madsen^s
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lastlageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivarföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

New Steel Motor Launch
for Sale.
Length on waterline 40'0"
Breadth moulded 7'0"
Depth 3'3"
Draught 1'2"
6 cyl. motor developing 45
H.P. abt. 11 1/2/12 miles per
hour. Has luxuriously fitted
teak cabin with pantry and
W.C. First class outfit and
workmanship throughout.
Price asked £ 1050 try less.
Photograph and further de-
tails on application to
Fred. Dessen & Co.
5, Billiter Street London E.C.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 20. ds. blev følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til Lov om Ændring i Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer.

I Forslaget, der var til 2den Behandling, vedtoges visse Ændringer.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til Lov om Eksaminer for Maskinister. Forslaget, der var til 2den Behandling, anbefalede med enkelte Ændringer.

3. Skrivelse fra Nordisk Skibsrederforening om, at de skandinaviske Lande i Fællesskab bør søge gennemført Principet om Indførelse af en ensartet særlig Trælasterlinie. Det vedtoges, at Repræsentationen skal medvirke hertil.

4. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende samtidig Ihændehavelse af dansk Fribordsbrev og Dispensation fra Lastelinien. Det vedtoges at anbefale en saadan Ordning.

Kjøbenhavn, d. 23. September 1910.

Idet Dannelsen af et saa betydeligt Foretagende, som en egen norsk Amerikalinie maa siges at være, med Rette har Krav paa den største Interesse i alle Søfartskredse ikke alene i Norge og Sverig, men ogsaa i Danmark og maaske især her, har vi niemt gennem Uddrag af norske Blade at burde give vore Læsere et Billede af Sagens Udvikling til Dato.

I nærværende Blads Nr. 67 for den 2. September indeholdtes et udførligt Referat af det norske Selskabs konstituerende Møde paa Kristianias Børs d. 27. August d. A. Af dette Referats Indhold skal vi derfor her kun fremhæve, at af fremragende norske Redere var kun saare faa til Stede, højst fire eller fem. Det siges, at Forsamlingen havde et egenartet Præg over sig, og at lidt over to Tusinde Stemmer var repræsenteret.

Dirigenten udtalte, at Linien allerede havde vundet stor Tilslutning baade i Norge og i Amerika. Der var nu tegnet 3,200,000 Kr., men heraf dog en Del med visse Forbehold. 2,750,000 Kr. var tegnet uden Betingelser, og der var af Aktionærerne givet Tilladelse til, at Linien blev konstitueret, naar 2½ Million var tegnet. Senere blev det dog ved samme Møde oplyst, at fra de c. 2¾ betingelsesfri Millioner maatte der fradrages 1½ Million tyske Mark, som Schickauss Skibsværft i Elbing vilde tage. Aktier for paa Betingelse af, at man købte en dette Værft tilhørende Damp, »Kaiser Friedrich« for 4,750,000 Mark. Dette Skib var vurderet til 7½ Million Mark, hvortil vilde komme endnu 1 Million til Omdannelser. Med 16 Knobs Fart havde Skibet et Kulforbrug af 173 Tons og med 19 à 20 Knob af 340 Tons pr. Døgn. Skibets fremtidige Navn skulde være »Leif Eriksson«.

Det viste sig saaledes, at der i Virkeligheden kun var 1,400,000 Kr. disponible af norske og amerikanske Penge,

men da det udtaltes, at man i Amerika ikke vilde staa ved sin Aktietegning længere, hvis Selskabet nu ikke blev startet, besluttedes dette dannet. Behandlingen af Udkast til Love gik særdeles glat. En Direktion blev valgt, og denne fik Fulmagt til at købe den tyske Damp med 1,996½ Stemmer mod 8½.

Fra en enkelt Side gjordes det gældende, at Planen i det hele ikke kunde gennemføres for norske Penge, men fra anden Side fremhævedes det, at Aktietegningen først vilde faa Fart, naar Selskabet var startet. Faa Dage efter dette Møde kan »Norges Sjøfartstidende« ogsaa meddele, at der nu er tegnet 2½ Million Kroner paa norske Hænder.

Fra forskellige Sider næres der dog alvorlige Betænkeligheder baade med Hensyn til Selskabets Konstituering med saa ringe en Kapital, og i Særdeleshed ogsaa med Hensyn til Købet af den tyske Damp. Saaledes skriver en anset Skibsreder, der betegner sig som en Ven af Foretagendet, den 29. August i »Bergens Tidende«: »Med denne norske og norsk-amerikanske Kapital paa under 1½ Million Kr., er dette store Foretagende nu besluttet sat i Gang. Jeg antager, at de fleste Forretningsfolk ryster forbavset og bekymret paa Hovedet. Maatte Lykken i dette Tilfælde være bedre end Forstanden. Jeg har fra først af haft et bedrøveligt Indtryk af, at Amerikalinen planlagdes og forberedtes uden det rette og sunde økonomiske Syn paa alle de Forhold, som her maatte tages i Betragtning.«

»Norges Sjøfartstidende« udtaler sig meget bestemt om den forannævnte Dampers Ufordelagtighed og meddele, at en af de største Redere i Gøteborg, som selv kender Skibet, paa Forespørgsel udtaler, at dette paa Grund af dets store Driftsomkostninger vil bringe Tab, selv om det paa hver Tur gaar med fuld Last og fuldt Passagerantal.

Bladet skriver den 10. September: »Den norske Amerikaliniens Start vil i første Række være afhængig af, at der kommer mere Fart i Aktietegningen. Med den Kapital Linien for Øjeblikket raader over, tænker den, saavidt vi forstaar, ikke paa at begynde Foretagendet. Meget kunde gøres, hvis vi fik flere ansete Skibsredere ind i Liniens Ledelse end dem, der nu findes; dette sker dog næppe, saa længe Købet af den tyske Damp ikke er opgivet, da Skibsrederne ikke saa let som den usagkyndige Almenhed tror paa dette Skibs udmærkede Egenskaber.«

Det meddeles derhos, at paa Bergens Børs har Kritiken været meget vaagen lige overfor den norske Amerikalinie i dens for Øjeblikket foreliggende Form. En derværende Mægler udtalte bl. a.: »En norsk Amerikalinie, der skal kunne sætte sig i tilbørlig Respekt hos vore nærmeste Konkurrenter, Danskerlinien, maa sandelig være saa stærk, at den første Konkurrence ikke kan ødelægge den. Den maa have Kapital nok til at starte to — helst tre — for Trafiken afpassede Dampere.« Efter samme Mæglers Mening kan Foretagendet kun blive en Succes, naar man kan raade over 8 à 10 Millioner Kr. eller dog mindst 5 à 6 Millioner samt frem for alt en dygtig Fagmand som administrerende Direktør uden for meget Paahæng af uforstaaende Meddirektion.«

»Norges Sjøfartstidende« betoner senere, at der maa

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

flere fremragende og tillidvækkende Skibsredere ind i den norske Amerikaliniens Ledelse, før Skibsrederstanden kan faa den tilstrækkelige Interesse for dette store nationale Foretagende. Aktietegningen gaar ikke saa godt, som man efter Liniens Konstituering havde haabet, at den skulde gøre, hvad der maa tilskrives Skibsredernes Tilbageholdenhed overfor Foretagendet. Bladet tilraader at sammenkalde en ny Generalforsamling — man har jo nu Kapital nok uden de tyske Penge — og konstituere Selskabet paany uden Damperen »Kaiser Friedrich«. Saa vidt Bladet har forstaaet, er man jo nu i Besiddelse af de $2\frac{1}{2}$ betingelsesfri Millioner.

Det norske Blad »Aftenposten« skriver derimod: »Der er i den sidste Tid rejst et Skrig i Pressen mod, at den norske Amerikaliniens skal indkøbe Damperen »Kaiser Friedrich«. Men dette Skrig i Pressen ses i væsentlig Grad at komme dels fra Folk, som altid har været Modstandere af Projektet om en egen norsk Amerikaliniens, og dels fra Folk, hvis Interesse for Planen er kølnet, efter at man har givet Afkald paa deres aktive Deltagelse i Planens Udførelse.

Hvad Skibets Kulforbrug angaar, foreligger der følgende bindende Garantierklæring fra Schickau:

»Kaiser Friedrich« har over Oceanet med 19 à 20 Knobs Fart følgende Kul- og Oljeforbrug: 340 Tons Kul pr. 24 Timer, 21 Kg. Cylinderolje og 360 à 390 Kg. Maskinolje pr. 24 Timer. Intet Skib paa hele Oceanet har et saa økonomisk Kul- og Oljeforbrug. For Rigtigheden af ovenstaaende Data overtager Firmaet Schickau enhver Garanti. For 16 Knob er Kulforbruget 173 Tons pr. 24 Timer, altsaa omtrent Halvdelen.«

I »Norges Sjøfartstidende« for den 16. September skriver en Skibsreder, at han i Hamburg har haft Lejlighed til at gøre sig bekendt med »Kaiser Friedrich«s Kulforbrug i 1899, medens Hamburg-Amerikaliniens benyttede Skibet. Dette var da gennemsnitlig 382 Tons pr. 24 Timer med 18,9 Knobs Fart, og han faar derefter ved Beregning et Kulforbrug for 16 Knobs Fart af 232 Tons pr. 24 Timer.

I samme Blad for den 17. September skriver en amerikansk Aktionær bl. a.: »Vi Amerikanere tegnede os for Aktier under den Forudsætning, at Landets bedste og største Skibsredere stod sammen om dette Foretagende, og vi har Ret til at holde dem ansvarlige for, hvorledes vore Penge bliver anvendt. Det er visselig ikke uden Grund, at de har trukket sig tilbage. Men vi har Ret til at vide, hvor denne Grund ligger, og alle bør hjælpe til at rydde den væk, thi i et saadant Foretagende maa vi have Nationens dygtigste Mænd med. Det bedste, Direktionen nu kunde gøre, er at sammenkalde alle oprindelige Indbydere til et Møde og give Sagen den Behandling, den fortjener, og saa organisere Selskabet paany. Bliver der ikke gjort noget i denne Retning, vil man finde, at det ikke bliver saa ganske let at faa de Beløb indkasseret, som er tegnet der Vest paa hos os, for ikke at tale om et fortsat Salg af Aktier.« —

Som man af ovenstaaende vil se, kommer den norske Amerikaliniens til Verden under store Besværligheder. Naar den ansete og eminent dygtige, norske Skibsrederstand holder sig tilbage fra dette Foretagende, saa tyder

det i høj Grad paa, at den nærer Mistillid til Foretagendets Rentabilitet. Man fristes uvilkaarlig til at spørge, om det alligevel ikke havde været heldigere for alle Parter, hvis den Broderhaand, der fra dansk Side har været tilbudt paa dette Omraade, var blevet modtaget, og om alle Sunde her maa betragtes som lukket? Den Tanke, at vi skandinaviske Brødre slaar vore Kræfter sammen paa ethvert praktisk tilgængeligt Omraade, hvor vi tilsammen kan komme til at betyde noget i Verdenskonkurrencen, er i høj Grad tiltalende baade for Forstand og Følelser.

Paa et andet Punkt har norske Redere netop i den sidste Tid vist, at de deler denne Opfattelse, idet Bladene har bragt Meddelelser om, at de sammen med et svensk Rederi vil sætte hver fire store Skibe ind paa en sydafrikansk og australsk Rute for ved forenede Kræfter at optage Konkurrencen imod et mægtigt tysk Selskab.

Et stort Sejlskib med Dieselmotor som Hjælpemaskine er, i Følge New Yorker Bladet »Shipping«, blevet bestilt af et fransk Rederi til Ertsfart fra Ny-Caledonien til Evropa. To Dieselmotorer skal kunne give Skibet 10 Mils Fart. Det amerikanske Tidsskrift knytter til denne Meddelelse Betragtninger over Hjælpemaskiner til Sejlskibe i Almindelighed og over det tyske Sejlskib »R. C. Rickmerks« med sin Dampmaskine i Særdeleshed. Ved denne Lejlighed bringes det i Erindring, at det Rickmerske Rederis Forsøg hidtil ikke har fundet Efterlignere, uagtet det siges, at dette Skibs Rejser har været fordelagtige for Rederiet. Bladet kommer til Slutning til det Resultat, at Fremtiden for Sejlskibe med Hjælpemaskiner vil blive knyttet til Kystfart og ikke til oversøiske Rejser. Dette turde dog maaske være en forhastet Opfattelse, for begrundet kan den jo først blive, naar Forsøg med Motoren, hvorom der allerede ofte har været talt fra nautisk og teknisk Side, har fastslaaet, at saadanne vil være uøkonomiske for Rederibedriften. Man maa derfor hilse det franske Rederis Beslutning, som et dristigt Skridt paa en hidtil ikke betraadt Vej. Det er et heldigt Sammentræf, at nu baade en Damper, nemlig Hamburg-Amerikaliniens ny Motorskib, og en stor Sejler paa samme Tid skal foretage Forsøg i stor Maalestok, uafhængigt af hinanden, med at benytte Motoren som Drivkraft.

Den traadløse Telegrafs Nyttelighed. Den store Cunard-Damper »Maurelania« har den 2. September i Atlanterhavet reddet Kaptajnen og femten Mand af Besætningen fra den engelske Fragtdamper »West Point«. Denne Damper maatte den 29. August forlades paa Grund af Ildsvaade om Bord, og siden da havde Besætningen drevet om paa Havet i en aaben Baad, fortæller »Shipp. Gaz.«.

»West Point« afgik fra Glasgow den 18. August til Boston med en Ladning Olje, Fedt og Uld. Den 22. August udbrod der Ild om Bord, saa at Besætningen efter at have kæmpet med denne i en hel Uge, den 29. August saa sig nødsaget til at forlade Skibet omtrent 600 Sm. fra Kap Race. Kaptajnen og femten Mand gik fra Borde i en Redningsbaad og Styrmanden med andre femten Mand i en anden. Nu fulgte tre Døgn fulde af Lidelser, da Provianten var meget knap. Det lykkedes en Tid de to Baade at holde sig i Nærheden af hinanden, men tilsidst drev de bort fra hinanden om Natten. Folkene i Styrmandens Baad havde allerede opgivet alt Haab, da Leyland Liniens Damper »Devonian« kom i Sigte og reddede dem. En tæt Taage forhindrede imidlertid »Devonian« i at finde den anden Baad, der havde Kaptajnen og Resten

af »West Points« Besætning om Bord, skønt der blev søgt efter dem i flere Timer. »Devonian«s Kaptajn underrettede da ved et traadløst Telegram Damperen »Mauretania« om, at en aaben Baad med Skibbrudne drev om i dens Kurs, hvorefter det lykkedes »Mauretania« at redde Kaptajnen og Resten af hans Besætning den 2. September ved Midnatstid.

En svensk-norsk Dampskibslinie paa Australien. Bladet »Neptune« meddeler, at der er udbrudt en Fragtkrig mellem den tyske og den svenske Dampskibslinie, som besejler Australien. Den svenske Linie samarbejdede med den tyske Australien-Linie og Norddeutscher Lloyd, men en Konflikt er nu udbrudt imellem dem, fordi Tyskerne ønskede at paabyde visse Indskrænkninger i den hjemadgaende Trafik. Den svenske Linie har derfor associeret sig med et stort norsk Skibsrederfirma om Samarbejde paa Australien, saaledes at fire svenske og fire norske Dampere af fra 7,000 til 9,000 Tons Bareevne skal anvendes paa Ruten. Det forlyder, at den ny Linie, der tillige tænkes at omfatte Sydafrika, vil søge Statssubvention. Tyskerne har allerede nedsat Fragraterne betydeligt.

Skibsafgifter i Algier. Det fremgaar af en Beretning fra det danske Konsulat i Algier dateret den 12. ds., at det hidtil gældende Dekret af 4. Januar 1896 under visse Betingelser er undergaaet betydningsfulde Modifikationer.

Medens dette Dekret bestemmer:

- 1) at et Skib i international Cabotage (Sejlads paa evropæiske Have) havde, naar det indtog Last i en algiersk Havn, at svare en Afgift af 10 Centimes pr. Netto Reg.-Ton, uanset Antallet af de indlastede Tons og
- 2) at et Skib, som kom fra Havne udenfor de evropæiske Have, havde at svare en Afgift af 15 Centimes pr. Netto Reg.-Ton, ligeledes uanset det indladede Antal Tons,

er det nu, for at lette Eksporten af algierske Artikler, fastsat, at Skibe af den 1ste Kategori svarer en fast Afgift af 50 Francs og Skibe af den 2den Kategori en fast Afgift af 100 Francs, naar de indlader indtil 100 Tons og kun indtager Ladning i en enkelt algiersk Havn. Overskrides de to sidste Klausuler, erlægges Afgiften, som tidligere, i Henhold til Dekret af 4. Januar 1896.

Det ny Dekret er traadt i Kraft.

Den internationale Søretskonference. Bryssel, 20. September. (Ritz. Bur.) Arbejderne paa den internationale diplomatiske Søretskonference skrider godt fremad. Konferencen har vedtaget Forslag til to enslydende internationale Love, den ene vedrørende Skibskollisioner og den anden om Redningsvæsnet og Hjælp til Søs. Man antager, at de diplomatiske Aktstykker angaaende disse Spørgsmaal kan blive underskrevet i Løbet af denne Uge.

Skibsbrand. Amsterdam, 20. September. (Ritz. Bur.) Om Bord i Damperen »Celebes«, der laa i Havnen her, udbrød der i Dag Ild i et Lastrum, der indeholdt 400 Tons Cobra. Der var en Tid Fare for, at Ilden skulde brede sig til et andet Lastrum, indeholdende Bomuld, men det lykkedes Brandvæsnet, der gav Møde med et stort Antal Sprøjter, at faa Bugt med Ilden.

Navigationen i Limfjorden. Ministeriet for offentlige Arbejder har udsendt et

Reglement for Besejlingen af de uddybede Render ved Draget, Mejlgrundene (Bejstrup-Løb), Løgstør-Grunde og Thybørn-Kanal, paa hvilket vi henleder Opmærksomheden.

Reglementets Ordlyd vil findes i nærværende Nummer af Bladet under Afsnittet »Efterretninger for Søfarende«.

Fra Havnekaptajnen har vi modtaget et under 1. Juli d. A. af Ministeriet for offentlige Arbejder udfærdiget nyt Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Kjøbenhavns Havn, hvilket Reglement træder i Kraft den 1. Oktober d. A.

Fragtmarkedet.

Den i forrige Uge omtalte Fasthed er allevegne fuldtud hævdet, ja Sortehavet, Azow og Donauen har endog ved en særdeles livlig Forretning betalt yderligere Tillæg til de i Forvejen gode Rater, og Begæret for Oktober Tonnage er godt ved en stram Holdning fra Redernes Side.

Ogsaa Østen er fast med stigende Tendens, men der har ikke været sluttet ret meget fra denne Kant, da Redernes Forlangender gennemgaaende har været højere, end Befragterne vilde bevilge. Der er ikke særlig megen fragtfri Tonnage i det østlige Marked, og udvider Begæret sig blot lidt, maa Raterne stige. Ogsaa Nordamerika og La Plata viser en lille Smule Opgang, og fra Middelhavet, som et Stykke Tid næsten intet fragtede, er der nu en Del Laster til stigende Fragter, thi Afskiberne har indset det umulige i at kunne faa Tonnage til deres absurd lave Fragter, da Stigningen fra Sortehavet etc. blev ved med at trække Tonnage til sig, selv fra det vestlige Middelhav. Østersømarkedet er det, som indtil nu har været mindst berørt af Stigningen, men Laster synes nu at være rigeligere, navnlig Kornlaster, og vi staar uden Tvivl overfor en Bedring. I adskillige Tilfælde, hvor Befragterne var i Forlegenhed, har Rederne kunnet gennemføre deres Forlangende. Fra Hvidehavet er Fragterne c. 4/ pr. Std. højere end for et Par Uger siden. Kulfragterne er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. Det truer igen med alvorlige Arbejderuroligheder i Wales, og i flere Miner har Arbejderne faktisk nedlagt Arbejdet, men forhaabentlig standses Bevægelsen. En almindelig Kulstrejke i Wales nu vilde være til stor Skade for Skibsfarten. Blandt de sidst stedfundne Befragtninger skal vi nævne følgende:

Østen. Kurrachee/U. K. eller Kontinentet 16/6 én, 17/ to Havne (ull. September primo Oktober). Kalcutta/Dundee eller Hamburg 23/ Jutebasis (Oktober). Saigon/Havre og Dunkerque 23/9 for Ris. Chittagong/U. K. eller Kontinentet 24/ én, 25/ to Lossehavne. Soyabønner fra Wladiwostock 26/ én, 27/ to Lossehavne (December).

Sortehavet etc. Store Baade indtil c. 15. Oktober, 11/ à 11/3 til udsøgt Havn fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson. 11/3 à 11/9 Hamburg. Oljekager Novorossisk/én dansk Havn 14/6 (3900), medio Oktober. Sulina 13/ à 13/6 N. C. for »handy« Tonnage. Donauen 12/6 L. H. A. R. 13/ Hamburg (10.—31. Oktober), 14/ à 15/ N. C. (to Ladepladser) Azow, 12/ »any«, 12/6 Hamburg for større Baade, indtil 13/6 N. C. for mindre.

Middelhavet. For Erts 7/9 Malaga/Rotterdam (2200), 6/4½ Algier/Tyne Dock (4000), 9/6 Grækenland/Westharpool (4000), 7/6 Huelva/Rotterdam, alt med fri Despatchh. For Fosfat 10/ Algier/Stettin (3800).

Nordamerika. New York/Australien (fire Havne) 28/, St. John/Englands Vestkyst 32/6 à 35/ for Planker, Golfen 9/ à 9/3 paa Netto Charter U. K. eller Kontinentet,

108/9 à 112/6 River Plate, Savannah eller Kontinentet 28/9, Wilmington 21/3 à 22/6.

La Plata. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 12/6 à 12/9 O. C. (÷ 6 d direkte Havn), pr. Oktober for c. 4500 Tons Baade. Quebracho fra Colastine 17/ pr. Oktober—November.

Østersøen. Petersborg 1/2¹/₄ à 1/2¹/₂ Hvedebasis London/Rotterdam, 1/3³/₄ Weseren, 1/7¹/₂ Rouen. Riga 21/6 D. B. London, Hfl. 12 Holland, Frcs. 27/28 Antwerpen, 30 Rouen. Libau eller Windau 10¹/₂ à 11 d. London eller Rotterdam, 11¹/₄ à 1/ Antwerpen, 1/2¹/₄ Rouen. En 6000 Qrs. Baad opnaaede 1/7¹/₂ Cardiff. Fra Königsberg 1/1¹/₂ à 1/2¹/₄ London/Rotterdam. Kronstadt/Westhartelep. 25/ D. B. B. (730 Stds.), 26/ Grimsby (610).

Kulfragterne. Tynen eller Blyth 3/6 à 3/9 Kronstadt, 3/9 à 3/10¹/₂ Reval, 4/ Stockholm (1500), 4/ København (1350), 4/ Neufahrwasser (1800), 5/ Lissabon (2100), 6/3 Genua (2100), 7/9 Monaco (1600), 5/1¹/₂ Piræus (440). — Fra Firth of Forth 4/1¹/₂ Kiel (1700-1900), 4/3 Sønderborg (1300), 4/3 Middelfart (1200), 3/9 Aarhus (1700). — Cardiff har meget lidt at byde paa til Østersøen. Der betales 5/ Kronstadt, 5/3 Sveaborg, Frcs. 5¹/₄ à 5¹/₂ Bordeaux, 6¹/₄ Algier, 7¹/₄ Marseille, 6/9 Barcelona, 6/ à 6/3 Genua, 6/4¹/₂ Palermo, 7/3 Venedig (4400), 5/4¹/₂ Smyrna (3000), 5/1¹/₂ Port Said, 9/3 Colombo, 7/ Las Palmas, 10/ à 10/3 Dakar, 15/6 à 16/ River Plate.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Juli Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 3 amerikanske, 10 britiske, 1 chilensk, 1 hollandsk, 1 fransk, 4 tyske, 2 italienske, 5 norske, 2 portugisiske, 6 russiske, 2 svenske, 1 tyrkisk; ialt 38; Dampskibe: 3 amerikanske, 2 østrigske, 1 belgisk, 12 britiske, 1 chilensk, 1 kinesisk, 2 franske, 2 tyske, 1 italiensk, 9 japanske, 3 norske, 1 peruviansk; ialt 38.

Aarsagerne har været for Sejlskibene: Stranding 14, Kollision 2, forsvundet 5, forladt 2, kondemneret 1, ophugget 14; for Dampskibene: Stranding 11, Kollision 3, Ild 4, forsvundet 3, ophugget 17.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i August Maaned d. A. Der er ialt anmeldt 564 Havarier mod 508 samme Maaned Aaret forud deraf 434 Dampskibe og 130 Sejlskibe. Aarsagerne har været Stranding 162, Sammenstød 195, Anløbning af Nødhavn 30, Maskinskade 49, beskadiget af Ild 31, af haardt Vejr 58, forskellige Aarsager 32, kænret 1, sunket 5, forladt 1. Ialt 36 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 58 samme Maaned Aaret forud, deraf 11 Dampskibe og 25 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 16, Sammenstød 6, beskadiget af Ild 1, forsvundet 1, sunket 7, forladt 3, kondemneret 2.

St. Aubin, engelsk Dpsk., der, som meddelt, kom paa Grund i Limfjorden, er af Havnedampsen »Frem« bragt flot.

Riborg, Galease af Kragens, har paa Rejsen fra Stettin til Nykjøbing Mors med en Ladning Kul været i Kollision med Skonnert »Myran« lidt Nord for Helsingør. »Riborg«-der fik en Del ovenbords Skade, blev indslæbt til Helsingør. »Myran« gik til Ankers ved Hornbæk.

Ophelia, Skonnert af Halmstad, har paa Rejsen fra Brunsbüttel til Mariager været i Kollision i Kejser Wilhelms Kanalen med en dansk Damp. »Ophelia« fik nogen Skade, men kunde dog fortsætte Rejsen.

Lyderhorn, Dpsk. af Bergen, kom d. 19. ds. paa Rejsen til Bandholm med en Ladning Kul paa Grund paa Staalgrunden, men blev af Svitzers senere bragt flot og ind til Bandholm.

Yrsa, 3/m. Skonnert af Taasinge, kom d. 20. ds. paa Rejsen fra England til Raumo (Finland) paa Grund paa Lynettefortet. Er af Internationalt Bjergningsselskab atter bragt flot.

Cecilie, 3/m. Skonnert af Rudkjøbing, er efter Indberetninger til Marineministeriet sunket i Kattegat c. 1. Sm. SØ. for Tangens Lystønde efter Kollision med Dpsk. »Falk« af Bergen. »Falk« har til Fornæs Signalstation rapporteret om en stedfunden Kollision, ved hvilken intet Mennekeliv gik tabt.

Nybygninger, Køb og Salg.

Frederikshavn Skibsværft & Flydedok har i Følge »Berl. Tid.« modtaget Bestilling paa et større og tre mindre Fartøjer.

Det store Fartøj er bestilt til Amerika og de tre mindre, der er Motorfiskerkuttere, skal leveres til en fremmed Stat, der tidligere har ladet sine Fiskere gøre Forsøg med den danske Kuttertype.

Fra Sø og Land.

En Tidevandsbølge. Fra Sydney skrives der til »Shipp. Gaz.«: Dampsen »Port Chalmers« af Anglo-Australian Steam Navigation Company har fornylig paa dens Rejse fra London til Port Adelaide haft en Hændelse, som betragtes som værende i Stand til at give et Fingerpeg i Retning af den savnede Damp. »Waratahs« Skæbne. Efter at den den 23. April var naet rundt Kap Det gode Haab, indtraf der daarligt Vejr, og Kl. 3 Fm. den 25de blev Skibet ramt af en Tidevandsbølge. Kaptajnen og 2den Styrmand var da paa Broen. Midt imellem svære Søer kom en Bølge dundrende imod Skibets Bov, som en Klippevæg af Vand. Dampsen rejste sig, saa den næsten syntes at staa lodret, og Agterstavnen stak 15 Fod ned i Vandet. Søen brød nu over Skibet. Forparten af Jern-Dækshuset midtskibs blev sammenbøjet, og det Indre deraf odelagt. Redningsbaadene blev kastet ud af deres Klamper, Solsøjstøtterne og Ventilatorerne blev knækket, medens Rattet og Styregrejserne agter blev revet bort. Alle Mand styrtede op paa Dækket, da de troede, at Skibet sank. Vandet trængte ned gennem Lugerne til Bunkerne og derfra ned i Lastrummet. Olje blev nu brugt rigeligt. Det stormfulde Vejr vedblev lige til to Dage førend Australiens Kyst kom i Sigt.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert, ank. Antwerpen 16/9. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 21/9. til Toulon. — Algarve, Borries, afg. Sevilla 21/9. til Cadiz. — Anglo Danco, Wieneke, afg. Trondhjem 19/9. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Petersborg 18/9. — Antwerpen, Madsen, afg. Savannah 5/9. til Rotterdam. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 17/9. — Arno, Strubberg, ank. Nice 19/9. — Aurora, Fischer, afg. Dunkerque 20/9. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Holtenau 18/9. for Riga. — Beira, Lunge, ank. hertil 20/9. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 20/9. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Petersborg 19/9. — Christian IX, Holm, ank. hertil 21/9. — Dagmar, Bøgvad, ank. Petersborg 18/9. — Douro, Søberg, ank. hertil 14/9. — Esbjerg, Struve, afg. herfra 19/9. til Pernau. — Florida, Andersen, ank. hertil 11/9. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 18/9. — Garonne, Kromann, afg. herfra 21/9. til Stettin. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 21/9. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 15/9. til Kristianssand. — Hengest, Munck, afg. herfra 20/9. til Riga. — Hjelm, Kylesbach, afg. herfra 21/9. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Marseille 20/9. til Denia. — Jolantha, Simonsen, ank. Havre 21/9. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 19/9. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 22/9. — Kursk, Gommessen, afg. Trångsund 21/9. til Bordeaux. — Kiev, Jørgensen, pass. Brunsbüttel 21/9. for Antwerpen. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 21/9. — Loire, Craignou, afg. Petersborg 20/9. til Bordeaux. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 20/9. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Norfolk 8/9. til Rotterdam. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 12/9. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 19/9. — Moskovo, Jon Jønsen, afg. Petersborg 20/9. til Rotterdam. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Dartmouth 20/9. hertil. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 21/9. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Holtenau 22/9. for Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Libau 15/9. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 13/9. — Pennsylvania, ank. Boston 15/9. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 20/9. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Riga 20/9. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 19/9. — Saxo, Müller, ank. hertil 21/9. — Seine, Muhldorfer, ank. Bordeaux 11/9. — Texas, Lissner, ank. Buenos Aires 27/8. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 18/9. — Tiber, Bech, afg. Barri 21/9. hertil. — Tyr, Thianing, afg. herfra 20/9. til Windau. — United States, Gotsche, ank. New York 19/9. — Vendsyssel, Larsen, pass. Brunsbüttel 21/9. for Antwerpen. — Viking, Meyer, afg. Arcenal 19/9. Nord paa. — Karin, afg. herfra 18/9. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 21/9. til Swansea.

Mercur, Berlin, Krogh, ank. Hull 14/9. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kronstadt 19/9. — Roma, v. Thun, afg. West Hartlepool 20/9. til Riga.

(Fortsættes Side 595.)

2079. Tender til Opmaaling inddraget. Borkum Riffgrund. De store Tønder, der var udlagt til Opmaaling brug mellem Fyrskibene »Borkumriff«, »Norderney« og »Weser«, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1086. Kjøbenhavn 1910.)

2080. Fyrtaarn bygges. Weser. Paa Wattet ved den højre Bred af Weser bygges et Fyrtaarn 1300 m opad Strømmen fra Fort Brinkmahof. Byggepladsen betegnes ved en rød Cylinder eller en rød Lanterne mellem to hvide lodret for hverandre. Stedet skal passeres med Forsigtighed.

2081. Fyr flyttet. Grossensiel. Weser. Det hvide, røde og grønne faste Fyr paa S.-Siden af Grossensiel Havn er flyttet til Havneus N.-Side. Fyret lyser som hidtil: hvidt over Indløbet, grønt over Styrbordsside og rødt over Bagbordsside. 53° 28' 11" N. Br. 8° 29' 0" Ø. Lgd.

2082. Lystende slukket. Inneujade. Fyret paa Lystønden, som var udlagt til Forsøg i Innenjude, er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1389. Kjøbenhavn 1910.)

2083. Afmærkning forandret. Bants Balje. Osterems. De to sorte Klodsbøjer i Bants Balje er inddraget, to røde Spiritønder er udlagt paa 53° 35' 27" N. Br. 7° 2' 42" Ø. Lgd. og 53° 33' 56" N. Br. 7° 0' 52" Ø. Lgd., to sorte Spiritønder er udlagt paa 53° 34' 57" N. Br. 7° 1' 51" Ø. Lgd. og 53° 34' 3" N. Br. 6° 59' 0" Ø. Lgd.

2084. Vrag. Elhen. Ifølge Meddelelse fra »Marineamt« i Berlin er Dampskibet »Naval« sunket i 25 m Vand c. 6 Sm. V. ¼ S. fra Fyrskibet »Elbe I«. Mastene er ikke synlige over Vandet.

2085. Vrag. Vliestroom. Zeegat van Terschelling. Holland. Tjalken »Drie Gebroeders« er sunket tæt ved Fyrskibet »Vliereede«. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. Fyrskibet »Vliereede« 53° 17' N. Br. 5° 9' s. Ø. Lgd.

2086. Taagesignal. IJmuiden. Taagesignalerne med Taagehorn fra Hovedet af Zuiderhoofd og fra det V.-lige Fyrtaarn er nu permanente. Sirenen ved det V.-lige Fyrtaarn er nedlagt. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2518. Kjøbenhavn 1909.)

2087. Vrag borttaget. Marken. Zuiserzee. Vraget af »Salland I« ved Marken er borttaget og Afmærkningerne inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2041. Kjøbenhavn 1910.)

2088. Tøndes Beliggenhed. Nigg Sands. Cromarty Firth. Skotland. Tønden paa V.-Enden af Nigg Sands ligger 12° Kbl S. 2° V. fra Yderenden af Ballintraid Pier, der ligger paa 57° 42' N. Br. 4° 6' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2089. Vrag afmærket. Cherbourg Red. Frankrig. En Vragtønde er udlagt ved Vraget af en Stenpram, der er sunket paa Cherbourg Red 1140 m N. 13° V. fra Fyret paa Ø.-Molen af Handolshavnen. Der er 3 m Vand over Vraget ved Lavvande. Ø.-Molens Fyr: 49° 38' 50" N. Br. 1° 37' 6" V. Lgd.

2090. Vrag borttaget. Portland Harbour. England S.-Kyst. Kulhulken, der laa sunket i Portland Harbour 4½ Kbl N. 18° Ø. fra Torpedo Range S.-Baake er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1707. Kjøbenhavn 1910.)

2091. Topbetegnelse forandret. Fyrskibet »Crosby«. Liverpool Bay. Fyrlanterne paa »Crosby« Fyrskib er nu en permanent rød Konstruktion, der skal erstattes den røde Ballon paa Mastetoppen.

2092. Grund fundet. Ayr Bay. Firth of Clyde. Skotland. En 9, m Stengrund ligger 2 Sm. S. 25° Ø. fra Lady Rock Fyr. Muligt findes mindre Vand paa Grunden, som vil blive nærmere undersøgt.

Lady Rock Fyr: 55° 31' N. Br. 4° 44' V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføjes Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2066. Fyr forstærket. Sædenstrand. Graadyb. Nordsøen. Sædenstrand Ledelyr og Vinkellyr er nu forstærket. (Kort Nr. 130, 150, 180 og 230. Danske Lods, 7de Udgave, Side 93 og 94. Fyr-Fort. Nr. 15 og 16.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1910.)

2067. Bestemmelser for Besejling. Draget. Bejstrup-Løb. Løgstør-Grunde. Thyborøn-Kanal. Limfjorden. Ministeriet for offentlige Arbejder har udstedt følgende Reglement for Besejlingen af de uddybede Rønder ved Draget, Mellemrønderne (Bejstrup-Løb), Løgstør-Grunde og Thyborøn-Kanal i Limfjorden.

§ 1. I de ovennævnte ved Statens Foranstaltning uddybede Rønder maa Fartøjer kun indløbe, saafremt deres Dybgaende ikke overstiger Størrelsen af den Vanddybde, der fremgaar under Hensyn til de tilstedeværende Vandstandsforhold og til den officielt bekendtgjorte Dybde for Rønderne ved daglig Middelvandstand.

§ 2. Større Skibe, hvortil henregnes saadanne, som har et Dybgaende af 3 m (for Thyborøn-Kanalen 2,5 m) eller derover, eller som uanset Dybgaendet mæler mindst 100 Tons, kan, hvis de af Vandstandsforholdene er tvungne til at holde sig i den dybere Del af Sejllobet, og hvis de vanskeligt kan vige for mødende Fartøjer, tilkendegive dette ved følgende Signaler:

a. Om Dagen paa Fortoppen Signalet N Z efter »International Signalbøg«.

b. Om Natten: for Dampskibes Vedkommende: 2 Lautner, der lyser Horisonten rundt og er synlige i en Afstand af mindst 2 Sm., aubragte lodret under Toplanternen, nemlig en rød og lodret under den en hvid, med mindst 1 Meter mellem hver to Lautner; for Sejlskibes Vedkommende: en rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt og er synlig i mindst 2 Sm. Afstand, anbragt paa eller foran Fortoppen i en Højde over Skroget af mindst 3 Meter.

Fornævnte Signaler skal forblive højste, indtil Skibet har passeret Rønden.

Under Bugsering føres Signalet af det bugserede Skib. Under Bugsering føres Signalet af det bugserede Tøner (lang—kort—lang om Dagen som om Natten: 4 paa hverandre følgende Tøner (lang—kort—lang—kort) med Dampfløite eller Taagehorn.

§ 3. Skibe af mindre Dybgaende eller Drægtighed end nævnt i § 2 har ikke Ret til at føre eller give de i § 2 nævnte Signaler.

Dog kan et mindre Skib under paatrængende Omstændigheder, naar det ikke kan passere andre Fartøjer uden Fare for Sammenstød eller Grundstødning, tilkendegive dette ved det i § 2 c. angivne Signal.

Mindre Skibe skal holde sig i Styrbords Side af Løbene. Skyrer de over Løbene, skal de vige for alle Skibe og Fartøjer, der sejler langs ad Løbet.

Ethvert Fartøj, der ikke fører de i § 2 a. og b. nævnte Signaler, skal gaa af Vejen for et Skib, der fører eller giver et saadant Signal, og ethvert Fartøj, der ikke fører de under 2 a. og b. nævnte Signaler og ikke giver det i § 2 c. nævnte Signal, skal gaa af Vejen for et Skib, der giver sidstnævnte Signal.

§ 4. Baade eller Fartøjer, der fisker i Farvandet, maa ikke hindre Sejlsadsen, men skal, naar et Skib, hvad enten det er et Dampskib eller Sejlskib, nærmer sig, gaa af Vejen for dette.

§ 5. Intet Fartøj maa benytte de foran nævnte Rønder som Stoppoplads eller uden lydende Nedvendighed henligge til Ankers i dem.

Ej heller maa Opankring finde Sted mellem de Dele af Fyrhjørnerne over Løgstør-Grunde, der falder Ø. for Anduvningsløben Y, for dette Løb, i Thybørn-Kanal og det tilstedeværende Farvand i Fyrhjørnerne, i Vinklen mellem Gaasholm-Løb 2 Fyrhjørner eller i de Dele af Farvandet, hvor Vinkelfyrene viser hvidt Lys.

Fartøjer, der undersøges til at ankre op i Rønderne, skal paase at komme til at ligge saaledes, at de, saa vidt muligt, ikke spærre Passagen for andre Skibe.

§ 6. Fartøjer, der maaite grundstøde i de uddybede Rønder, skal drage Om-sorg for snarest muligt at komme fri af Grundten, om fornødent ved Benyttelse af Lægtørfartøjer. Varp, der føres over Rønderne, skal slækkes af for passerende Fartøjer.

Skruskskibe, der er grundstødede i eller ved Rønderne, maa ikke benytte Skruen. Træffes der ikke af Ejeren eller hans Befindmægtigede hurtigt de fornødne Foranstaltninger til Fjernelse af et i Rønderne grundstødt eller sunket Fartøj, kan dette fjernes for Ejersens Regning og paa hans Risiko.

§ 7. De i Rønderne henliggende Uddybningsmaskiner skal passeres paa den Side af Maskinerne, hvor disse viser et rødt Flag og om Natten to Lan-terner med hvidt Lys, den ene over den anden, medens Maskinernes anden Side om Natten betegnes ved en enkelt Lanterne med hvidt Lys. Viser om Dagen intet rødt Flag, eller dersom om Natten kun enkelt hvidt Lys vises fra begge Sider af Uddybningsmaskinen, betegner dette, at Passage foreløbig forrædses.

Naar der paa Siden af Uddybningsmaskinen er hejst Nationalflag, er det Signal for, at der er Dykker ude.

Uddybningsmaskinerne skal altid passeres med særlig Agtpaaagivenhed. Damp-skibe maa kun passere dem med langsom Fart.

§ 8. Overtrædelse af de i dette Reglement givne Bestemmelser straffes med Bøder indtil 400 Kr., for saa vidt Lovgivningens almindelige Bestemmelser ikke maaite medføre højere Straf.

Betales de skyldige Bøder ikke, vil de være at altsom efter Lovgivningens almindelige Regler.

I øvrigt har den skyldige i ethvert Tilfælde, hvor der ved Overtrædelsen af dette Reglement er sket Skade, at erstatte denne.

Alle Sager vedrørende Overtrædelse af dette Reglement behandles som offentlige Politisager.

Idømte Bøder tillægger Statskassen.

§ 9. Eksemplarer af disse Reglementer faas indtil videre uden Vederlag hos Lodsretet i Løgstør og i Aalborg, og for Thybørn-Kanal hos Lodsretet ved Thybørn-Kanal samt paa Vandbygningsvesenets Ingeniørkontor i Lønvieg. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 506, 505, 508, 480 og 114. Havne-Lods, Side 140.)

2068. **Formødet Vrag. Kattøgat.** Signal- og Telegraf-Stationen ved Fornæs Fyr har den 20de ds. ved Middagsid fra norsk Damper »Falk« modtaget et Signal, hvorefter det synes at fremgaa, at der paa 57° 38' N. Br. 11° V. Lgd. er foretaldet en Kollision, efter hvilken det ene Skib antages sunket paa ovennævnte Sted.

Saarløst Formodningen bekræfter sig og Vraget findes, vil det snarest blive almærket.

2069. **Vrag sunket. Tangen Ø.** Vraget af en 3-masted Skonnert er sunket i Sm. Sø for Tangen Lystønde. 2 Mastes er synlig over Vandet. Vrag-Lystønde ndlægges snarest ved Vraget. 56° 39' N. Br. 11° 1' Ø. Lgd.

2070. **Vrag. Gjerrild Fyr N. Kattøgat.** Muddermaskinen, der er sunket ved Gjerrild Fyr, ligger 4. Sm. N. 49 V. fra Fyret. Der er 2 m Vand over Vraget,

der er almærket med en Vager med 2 grønne Flag. En Pram, over hvilken der er 5 m Vand, ligger sunket c. 50 m SV. for Muddermaskinen og er almærket med en Vager med et grønt Flag.

En Lystønde, der hver 15 Sek. viser grønt Et-Blink, Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 50 m S. for Muddermaskinen paa 56° 36' N. Br. 10° 49' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2009. Kjøbenhavn 1910.)

2071. **Lystønde ombygtes med Fyrtaale. Rødsand. Østersøen.** Ved Rødsand-Rende N.-Ende opføres paa Ø.-Siden af Renden en Fyrtaale, der om Natten midlertidig belyses med en Lanterne. Naar Baaken er færdig vil der fra denne vises et Fyr af samme Karakter som Lystønden »Rødsand N.« og Lystønden vil blive inddraget. Nærmere Meddelelse følger. Lystønden »Rødsand N.«: 54° 34' N. Br. 11° 56' Ø. Lgd. (Kort Nr. 103, 116, 139, 157 og 160. Danske Lods, 7de Udgave, Side 417. Havne-Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 387. Søm-Fort. Side 32.)

2072. **Fyr tændes, midlertidig Fyr slukkes. Meen. Østersøen.** Den 1ste Oktober 1910 tændes Meen Fyr, det er et hvidt Lynfyrt, der hver ½ Minut viser Fyr-Lyn, Lyn c. 1/3 Sek., Mørke c. 4 2/3 Sek., Lyn c. 1/3 Sek., Mørke c. 4 2/3 Sek., Lyn c. 1/3 Sek., Mørke c. 4 2/3 Sek., Lyn c. 1/3 Sek., Mørke c. 14 2/3 Sek. Synsvide: 15 Sm. Lyserne: 25 Sm. Linseparret af 3de Orden. 13 m høj, hvidt firkanet Taarn. 54° 56' 47' N. Br. 12° 32' 39' Ø. Lgd.

Samtidig slukkes det midlertidige Fyr. (Kort Nr. 139, 157 og 160. Danske Lods, 7de Udgave, Side 436. Fyr-Fort. Nr. 380.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2658 Kjøbenhavn 1909 og 914. Kjøbenhavn 1910.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2073. **Fyr forandret. Håfringe. Norrøpingsbukten. Sverrig. Håfringe** indre Fyr viser nu hvidt, fast Lys fra N. 7° V. gennem N., Ø. og S. til S. 15° V. og rødt, fast Lys fra S. 15° V. gennem V. til N. 7° V. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 281. Kjøbenhavn 1910.)

2074. **Vrag almærket. Lysørret N. Higa Bugt. Rusland.** Ved Vraget af Damperen »Hans Wogatskik« er paa 57° 39' 12" N. Br. 21° 40' 19" Ø. Lgd. (russisk Kort) i 16 m Vand udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke c. 2 Sek., (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1675. Kjøbenhavn 1910.)

2075. **Tønde udlagt. Kertel. Daga.** Paa Kertel Red er følgende Tønder udlagt: En hvid Spiritønde med nedadvendt Kost 320 m N. 37° V. fra Hovedet af den store Landingsbro, en hvid og rød Spiritønde med hvidt Flag over et rødt 700 m N. 33° V. fra samme Punkt, en hvid og rød Spiritønde med hvidt Flag og rødt Flag over et rødt Kors 870 m N. 16° V. fra samme Punkt og en hvid og sort Spiritønde med sort Flag over et hvidt 580 m N. 25° Ø. fra samme Punkt. Hovedet af Landingsbroen: 59° 0' N. Br. 22° 45' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

2076. **Fyrskibet »Fehmarnbælt« midlertidig ombygtes. Tyskland.** Fyrskibet »Fehmarnbælt« er midlertidig ombygget med Fyrskibet »Reserve«. Fyr og Taagesignal er uforandret. 54° 36' 2" N. Br. 11° 9' 23" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2077. **Fyr tændes. Sørfjord. Bergen. Norge.** I 1910 tændes i Sørfjord ved Bergen følgende Fyrlamper: Vatten: 60° 27' 50" N. Br. 5° 28' 0" Ø. Lgd. Kriksenhelan: 60° 25' 40" N. Br. 5° 32' 25" Ø. Lgd. Sløtkenes: 60° 26' 20" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd. Ullnes: 60° 27' 55" N. Br. 5° 42' 15" Ø. Lgd.

2078. **Tønde forandret. Süderløver. Tyskland.** Den røde Baakelønde ved Foreningen af Süderløver og Heverstrøm er nu sort og rød. 54° 25' N. Br. 8° 36' Ø. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2093. **Vrag. Kap Trafalgar SV. Spanien.** Vraget af Damperen »Martos« ligger i 33 m Vand 7. Sm. S. 54° V. fra Kap Trafalgar. Masterne er 3 m over Vandet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1967, Kjøbenhavn 1910.)
 2094. **Taaesignal forandret. Burnt Point. Seldom Come By. Fogo. Island. Newfoundland.** Ved Burnt Point, Newfoundland Ø.-Kyst, gives Taaesignal nu med Et-Stød af 6 Sek. Varighed hver Minut. 49° 36' N. Br. 54° 9' V. Lgd.
 2095. **Taaesignal forandret. Catalina Harbor. Green Island.** Ved Catalina Harbor, Newfoundland Ø.-Kyst gives Taaesignal nu med Et-Stød af 5 Sek. Varighed hver 95 Sek. 48° 30' 15" N. Br. 53° 2' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2814, Kjøbenhavn 1909.)
 2096. **Taaesignal. Cape Freels.** I 1910 vil der blive oprettet en Taaesignal-Station ved Cape Freels c. 1 Sm. V. for Cape Pine paa S.-Kysten af Newfoundland. 46° 36' 48" N. Br. 53° 33' 16" V. Lgd.
 2097. **Fyr forandres. Block Island. Rhode Stater i Nord-Amerika.** Den 30te September d. A. forandres Block Island hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 1/3 Sek., Mørke 1/3 Sek. 41° 13' 40" N. Br. 71° 34' 35" V. Lgd.
 2098. **Fyr tændt. Flindt Rocks. Stamford Harbor. Long Island Sound. Connecticut.** Et hvidt, fast Fyr er tændt paa Flint Rocks paa V.-Siden af Indløbet til Stamford Harbor. Flammens Højde. 6 m. 41° 1' 47" N. Br. 73° 32' 25" V. Lgd.
 2099. **Tonde udlagt. Smoky Point. Rappahannock River. Virginia.** Smoky Point Spiritønde I A. er udlagt i 5, m Vand ud for Smoky Point. 37° 43' 15" N. Br. 76° 35' 30" V. Lgd.
 2100. **Fløjtende udlagt. Wimble Shoal. North Carolina.** Wimble Shoal Fløjtende Nr. 6 er udlagt i 24 m Vand ud for Wimble Shoal. 35° 35' 40" N. Br. 75° 22' 20" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

2101. **Lystønde udlagt til Forsøg. Rio de Janeiro Harbour. Brasilien.** Den røde Spidstønde ud for Landgrunden paa V.-Siden af Enchadas Island er til Forsøg ombyttet med en Lystønde, der hver 3 Sek. viser hvidt Et-Lyn, Lyu 0 Sek., Mørke 2 Sek., Enchadas Island: 22° 53' S. Br. 43° 10' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2102. **Fyr forandret. Botafoch. Ibiza. Baleariske Øer. Spanien.** Den 15de September d. A. er Botafoch hvide, faste Fyr forandret til et Fyr med Formørkelser, Lys c. 5 Sek., Mørke c. 1 Sek., Fyret viser hvidt Lys undtagen i en Vinkel over Øerne Malvines og Esponja og 0. Kbl paa begge Sider af disse, hvor Lyset er rødt, samt i en mørk Vinkel fra Kysten af Ibiza til 1 Sm. udenfor N.-Lado og S.-Lado, hvor Lyset skjules af Øen Grossa. Flammens Højde: 37 m. Synsvidden: 10 Sm. 38° 54' 10" N. Br. 1° 27' 12" Ø. Lgd.
 2103. **Lystønde tændt. Civitavecchia. Italien.** Lystønden ved Civitavecchia Havn er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2063, Kjøbenhavn 1910.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2104. **Braad. Durnford Point SV. Zululand. Afrika.** Braad er iagttaget over en stor Strækning, 5. Sm. S. 18° V. fra Durnford Point Obelisk, der staar paa 28° 54' S. Br. 31° 59' Ø. Lgd. Ved en delvis Undersøgelse er fundet 12. m Vand. Stedet bliver opmaalt.

Kjøbenhavns Børskurs d. 22. Septbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 1/4 - 94	94	94 1/4
Danmark	50 1/4	50 1/4	50 1/2
Norden	88	88 1/4	88 1/2
København	9 - 8 1/4	8 1/2	8 3/4
Carl	76 - 76 1/4	76	76 1/2
Dannebrog	82 3/4	82 3/4	83
Skjold	47 1/2 - 47	47	47 1/4
Urania			
Union	8 1/4 - 1/2	8 1/4	8 1/2
Dampsk. af 1896	83	83	83 1/4
Hejmdal		91	93
Østasiatiske	145 1/4 - 145	145	145 1/4
Østersøen		4 1/2	5 1/2
Nordsøen		3	6 1/2
Gorm	74 1/2	73 1/2	76
Torm		6 1/2	7
Inga	4 1/2	4	5
Cimbria		25	50
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	3 1/2 - 4	3	3 1/2
Forenede Bugser-Selskab			
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45 - 44 1/4	44 1/4	44 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88			
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
5% Østasiask. Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		93 1/2	95 1/2
3 1/2% Husejer Kreditk.	85 - 84 3/4	84 1/2	84 3/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90	92
4% - - - - - 2. Serie		94	96
4% - - - - - 1. Serie		96	98
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 3/4	88 3/4
4% - - - - -		92 3/4	93 1/4
3 1/2% Landkreditk.		92 3/4	94 3/4
4% Østift. Kreditf.		93	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	149 1/4	149 1/4	149 3/4
Privatbank	106 3/4 - 107	106 3/4	107
Landmandsbank		134 1/2	134 3/4
Handelsbank	136 1/2 - 1/4	136 1/2	136 3/4
Grundejerbank	23	23	23 1/4
Burm. & Wain	94 3/4 - 94	94 1/4	94 1/2
Helsingørs Jærnsk.	71 1/2 - 71	71 1/4	71 1/2
Sukkerfabr.	253 1/2 - 252 3/4	252 3/4	253
Bryggeri Aktier	177 3/4 - 178	177 3/4	178

Vekselkurser d. 21. Septbr. 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.85	88.80
London	18.17	18.18
Paris	72.10	
Amsterdam	150.80	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 21. Septbr. 1910.	
Russiske Noter	216.70
4% Russiske Consols	91.90
3% - - - - - Boden Kredit	90.30
5% Mexikanske 1899	100.30
5% Rumænske Stats	101.80
4% - - - - - 1890	94.74

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 92,000, „Danmark“ 70,000, „Norden“, 120,000, „København“ 176,000, „Carl“ 102,000, „Dannebrog“ 56,000, „Skjold“ 178,000, „Union“ 14,000, „Dampsk af 1896“ 94,000, „Hejmdal“ 50,000, „Dansk-Russisk“ 958,000, „Østasiatisk“ 288,000.
Møller & Réé,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2105. Braad. Nias V.-Kyst. Sumatra V.-Kyst. Stærkt Braad er set paa V.-Kysten af Nias paa $0^{\circ} 58' N.$ Br. $97^{\circ} 20' \text{ } \varnothing$. Lgd.

2106. Lystønde ombyttet med Tønder. Banjoe Asin. Sumatra Ø.-Kyst. Den hvide Lystønde i Mundingen af Banjoe Asin er ombyttet med en hvid Spidsstønde med Balon og den sorte Lystønde med en sort Stumpstønde. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1739. Kjøbenhavn 1910.)

2107. Oplysning om Fyr. P. Mangkai. Anambas Eiland. P. Mangkai hvide Lyntår viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0 Sek., Mørke 4 Sek., Flammeens Højde: 194 m. Synsvide: 33 Sm. 25 m høj, hvidt Gittertaarn. $3^{\circ} 5' 12'' N.$ Br. $105^{\circ} 36' 0'' \varnothing$. Lgd.

Fra N. $59^{\circ} \varnothing$ til S. $22^{\circ} \varnothing$ skuldes Fyret af Øerne undtagen i Impoel-Passage. V. for Øen skuldes Fyret af Høje af og til inden for en Afstand af 1,5 Sm. fra Land og Ø. for Øen indenfor en Afstand af 3,2 Sm. fra Land. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1871. Kjøbenhavn 1910.)

2108. Rev. Banka Ø.-Kyst. Paa Ø.-Kysten af Banka er fundet følgende Rev: Et Korallrev med 5,4 m Vand paa $2^{\circ} 3' 2'' S.$ Br. $106^{\circ} 19' 18'' \varnothing$. Lgd. En Sten Et Korallrev med 8,2 m Vand paa $2^{\circ} 3' 2'' S.$ Br. $106^{\circ} 19' 18'' \varnothing$. Lgd. En Sten med 4 m Vand paa $2^{\circ} 8' 14'' S.$ Br. $106^{\circ} 14' 24'' \varnothing$. Lgd., denne Sten ligger paa Ø.-Siden af et Rev, der strækker sig ud fra Gosong.

2109. Fyr tændt. Koba Red. Banka Ø.-Kyst. Det hvide Blinkfyrt paa Koba er tændt og den sorte Lystønde inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2002. Kjøbenhavn 1910.)

2110. Fyr tændt. Karang Liat. Banka Ø.-Kyst. Det hvide Blinkfyrt paa Karang Liat er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2003. Kjøbenhavn 1910.)

2111. Lystønde udlagt. Padang Tikar Rivier. Borneo V.-Kyst. Den rød og sort vandret stribede Lystønde er udlagt i Padang Tikar Rivier og den sorte Spidsstønde er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2005. Kjøbenhavn 1910.)

2112. Afmærkning forandret. South Channel. Yang Tse Kiang. China. Fyrskibet »Kintoon« er flyttet 3 Sm. S. $55^{\circ} \varnothing$. hen til $31^{\circ} 12' 3'' N.$ Br. $121^{\circ} 51' 0'' \varnothing$. Lgd. Den 30te Juli 1910 blev Fyrskibet inddraget til Reparation og en rød Lystønde, der viser fast, hvidt Lys, blev midlertidig udlagt paa ovennævnte Plads. Indgaaende Skibe skal have Lystønden eller Fyrskibet om Stribord.

Middle Ground Tønden er flyttet 1,5 Sm. S. $33^{\circ} \varnothing$. hen til $31^{\circ} 15' 55'' N.$ Br. $121^{\circ} 46' 40'' \varnothing$. Lgd.

Fairy Vraglystønde er inddraget. $31^{\circ} 11' N.$ Br. $121^{\circ} 52' \varnothing$. Lgd.

2113. Fyr tændt. Stanley Island. Korea S.-Kyst. Paa NV.-Enden af Stanley Island er tændt et hvidt Lyntår, der hver 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0 Sek., Mørke 2 Sek., Fyret lyser fra S. $31^{\circ} V.$ gennem V., N. og Ø. til S. $84^{\circ} \varnothing$. Flammeens Højde: 61 m. Synsvide: 10 Sm. Hvidt, rundt, 8 m højt Fyrtårn. Der er ikke Vagt ved Fyret. $34^{\circ} 13' 40'' N.$ Br. $126^{\circ} 46' 15'' \varnothing$. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2114. Karantæne-Station i Sverrig. En lokal Observationsanstalt er installeret paa Fjäderholmarna ved Indløbet til Stockholm Haven.

2115. Karantæne-Stationer i Rusland. Karantæne-Stationer er oprettet i Jokolskadt (Gouvernementet Kurland), Polatzk og Vitëbsk (Gouvernementet Vitëbsk).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

	N betyder	Nyt Kort eller ny Bøg; R: renet, ny Udgave; + supplement; T: Tillæg.
	Korts eller Bøgs Nr.	England:
R	2397 a	Scotland, north and east coasts. August 1910. New edition.
R	61	Holland:
		Noord- en Noordoostkust Banka. 1: 200.000 met plan: Klatat-paal. 1: 50.000. 1910. Pris: f. 1,50.
+	61	Tilligere Udgave.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Der foreligger nu Sikkerhed for, at det i »Efterretninger for Søfarende« Nr. 38 af 21. d. M. omtales formodede Vrag i Kattegat paa $57^{\circ} 38' N.$ br., $11^{\circ} \varnothing$. Lgd. ikke eksisterer.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 22. September 1910.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 16./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 17./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 15./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Nyborg 19./9. — Russ, Petersen, ank. Chatham 15./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Barry 18./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 13./9. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Chatham 17./9. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Uleåborg 14./9. til Rouen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bordeaux 16./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Swansea 17./9. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 16./9.

Det æstasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Colombo 13./9. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Shanghai 18./9. til Yokohama. — Siam, Cortsen, afg. Port Said 10./9. til Havre. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Bangkok 17./9. til Singapore. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 15./9. til London. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 19./9. for Colombo. — Samui, de Fine-Licht, afg. Kjøbenhavn 21./9. til Nørre Sundby. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Antwerpen 12./9. til Genua. — Cathay, Kruse, afg. Cape Town 19./9. til Algoa Bay. — St. Lucia, Ingeman, ank. London 18./9.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Demerara 17./9. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 9./9. til Havre.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Bremerhaven 20./9. til Liverpool. — Nautik, N. Nielsen, pass. Helsingør 18./9. for Nantes. — Nexos, Basse, ank. Kotka 20./9. — Fylla, Christensen, afg. Sevilla 19./9. til Denia. — Inger, Schiff, ank. Hamburg 18./9. — Laura, Pedersen, afg. Tarragona 20./9. til Valencia. — Cito, Jepsen, ank. Methil 19./9. — Napoli, Brinch, ank. Kuusiluoto 19./9. — Bodil, Uldall, pass. Hirtshals 19./9. for Assens. — Dagmar, Mathiasen, pass. Haustholm 19./9. for Barcelona. — Alfa, Lauritsen, pass. Brunshüttel 18./9. for Arendsburg. — Marie, Jensen, ank. Alicante 20./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Kjøbenhavn 18./9. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Piteå 20./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kronstadt 20./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Råfsø 18./9. — Peter Willemoes, Møller, ank. Kronstadt 13./9. — G. Kock, Jørgensen, afg. Petersborg 17./9. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Lübeck 19./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 22./9. for nord. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Helsingfors 17./9. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. Kjøbenhavn 18./9. for nord. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Antwerpen 21./9. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Lübeck 18./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Odense 16./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Uleåborg 16./9. — Ajax, Brorson, afg. Sundsvall 16./9.

Torm. Sara, Jensen, afg. London 20./9. — Helene, Sørensen, ank. Forth 19./9. — Sjølland, Dam, ank. Libau 18./9. — Agnete, Sonnichsen, ank. Methil 19./9. — Hermia, Hansen, ank. Odense 20./9. — Alice, Schultz, ank. London 19./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Norrsundet 20./9. — Martha, Christensen, ank. Rouen 17./9. — Elna, Rathje, afg. Bona 10./9. — Therese, Pedersen, afg. Bordeaux 20./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./9. — Jeanne, Løffler, afg. Bordeaux 14./9. — Vera, Risø, afg. Archangel 17./9. — Daisy, Olsen, afg. Sunderland 17./9. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 20./9. — Kamma, Larsen, ank. Archangel 10./9.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Rouen 12./9. — Hamlet, Jørgensen, afg. Hull 17./9. — Helge, Pii, ank. Blyth 19./9. — Rolf, Reese, ank. Blyth 14./9. — Niels R. Fiinsen, Olsen, afg. Petersborg 16./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Nederkalix 20./9. — Nelly, Clausen, ank. Petersborg 12./9. — Fanny, Eriksen, ank. Passages 2./9. — Lilly, Nielsen, ank. Trångsund 14./9. — Alexy, Lorentzen, ank. Nyborg 17./9. — Dagny, Sørensen, afg. Windau 19./9. til Manchester. — Mary, Bang, afg. Haparanda 21./9. til Bridgewater.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Windau 16./9. til Rotterdam. — London, Bom, ank. Nørre Sundby 19./9. — Paris, Tholander, afg. Libau 17./9. til Newcastle. — Bryssel, Kaas, ank. Ostende 17./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Libau 18./9. — Freja, Nielsen, ank. Ghent 18./9. — Vera, Thing, afg. Archangel 15./9.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Pillau 17./9. — Russia, Poulsen, afg. Neufahrwasser 19./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Amsterdam 16./9. — Dania, Petersen, afg. Rotterdam 10./9. — Normannia, Erichsen, ank. Cardiff 20./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./9. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 10./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 16./9.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, ank. Petersborg 16./9. — Patricia, Larsen, afg. Newport News 18./9. — Gratia, Sørensen, ank. Sarpsborg 20./9. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 11./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Svendborg 20./9. — Gallia, Nielsen, ank. Kronstadt 16./9. — Caledonia, Storm Hansen, ank. Rouen 17./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 19./9. — Kottonia, Rasmussen, afg. Alger 17./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Lovisa 19./9. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiesen, ank. Havre 20./9. — Estonia, Lindberg, ank. Brügge 18./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Burntisland 17./9. — Selandia, Troensegaard, afg. Seaham Harbour 20./9. — Secalia, Jensen, ank. Rotterdam 13./9. — Frumentia, Skov, ank. Grimsby 15./9. — Boscia, Skovgaard, ank. London 18./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Havre 20./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. Wismar 20./9. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 20./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 15./9. — Gulfaxe, Petersen, ank. Burntisland 18./9. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Aarhus 18./9.

Sejlskibe.

Rønne. Hermod, Grønval, ank. Kjøbenhavn 12./9. — Kastor, Clausen, ank. Karlskrona 12./9. — Argus, Holm, ank. Kalmar 12./9. — Freja, Bech, ank. Neufahrwasser 14./9. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Vejle 14./9. — Atlas, Kyhn, ank. Nederkalix 15./9. — Prøven, Olsen, ank. Travemünde 15./9. — Bornholm, Nyker, ank. Nordtjilje 17./9.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 14./9. — Capella, Hansen, ank. Helsingør 14./9. — Kaspar, Hansen, ank. Norrmaling 14./9. — Danmark, Huusfeldt, ank. Charlestown (C.) 14./9. — Fanny, Hansen, ank. Dieppe 15./9. — Union, Olsen, ank. Lissabon 15./9. — Emanuel, Bentzen, ank. Dunkerque 15./9. — Laura, Clausen, ank. Norrmaling 14./9. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Kronstadt 16./9. — Brødrene, Jespersen, ank. Petersborg 13./9. — Immanuel, Jensen, ank. Arendal 14./9. — Primula, Carlsen, ank. Helsingfors 15./9. — Lauritz, Dam, ank. Petersborg 16./9. — Pampa, Jensen, ank. Kristiansand 16./9. — Ring Andersen, Hansen, ank. Thaio 16./9. — Marie, Nielsen, ank. Stubbekjøbing 16./9. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Skelskjør 16./9. — Fulvia, Petersen, ank. St. Valery sur Sonne 18./9. — Martin Nissen, Petersen, ank. Petersborg 16./9. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Petersborg 16./9. — Elise, Andreasen, ank. Petersborg 13./9. — Valdemar, Andreasen, ank. Dunkerque 17./9. — Ludvig, Jørgensen, ank. Danzig 18./9. — Kruse, Larsen, ank. Petersborg 19./9. — Rossing, Larsen, ank. Sundsvall 18./9. — Anna Breum, Rasmussen, ank. St. Valery sur Sonne 18./9. — Urania, Robach, ank. Allinge 19./9. — Fylla, Rasmussen, ank. Lovisa 19./9. — Carl Mørch, Mortensen, ank. Charlestown (C.) 19./9. — Vesta, Poulsen, ank. London 19./9. — Dannebrog, Clausen, ank. Hernösand 19./9. — Ruth, Falentin, ank. Drøbak 19./9. — Iris, Hansen, ank. Rudkjøbing 20./9. — Mine, Jørgensen, ank. Kjøge 20./9. — Ragnhild, Andersen, ank. Pont l'Abbe 19./9. — Severine, Jensen, ank. Sølvborg 20./9. — Galathea, Jensen, ank. Fowey 20./9. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Libau 19./9. — Peter, Jørgensen, ank. Wien 20./9. — Cornwall, Petersen, ank. Helsingfors 21./9. — Ane, Jørgensen, ank. Petersborg 21./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Nykjøbing 21./9. — Embla, Mikkelsen, ank. Fleusborg 21./9. — Marie, Andersen, ank. Luleå 21./9. — Gefion, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 21./9.

Æra. Karen, Boye, ank. Antwerpen 18./9. — Marie, Petersen, ank. Kristiania 18./9. — Immanuel, Bager, ank. Fakse Ladeplads 17./9. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 17./9. — Viking, Weber, ank. Göteborg 19./9. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Svendborg 18./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Bandholm 19./9. — Albertha, pass. St. Catherines Point 16./9. for østg. — Salvador, pass. St. Catherines Point 17./9. for østg. — Norma, Christensen, afg. Southampton 19./9. — Amor, Rasmussen, ank. Aberystwith 19./9. — Hertha, Krull, ank. Sundsvall 19./9. — Atlantic, Rasmussen, ank. Highbridge 20./9. — Argus, Jensen, afg. Dunkerque 18./9. til Colberg. — Henry, Bager, ank. Riga 19./9. — Freya, Petersen, ank. Swinemünde 20./9. — Christine, Rasmussen, ank. Kolding 20./9. — Marie, Weber, ank. Jacobstad 20./9. — Saga, Ohlsen, ank. Rhyt 20./9. — Yrsa, Hansen, afg. Indianticke 20./9. til Gibraltar f. O. — Anne, Schmidt, ank. Wiborg 21./9. — Amor, Hansen, ank. Warnemünde 21./9. — Ami, Christensen, ank. Kristiansand 21./9. — Ester, Fabricius, er ank. Kronstadt. — Hydra, pass. Dungeness 17./9. for østg. — Diana, pass. Beachy Head 19./9. for vestg. — Niels, Bager, ank. Trångsund 21./9. — J. A. Kromann, Christensen, afg. Aberystwith 18./9. til Riga. — Veritas, Staugaard, ank. Norrköping 20./9.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 23. September 1910. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugsørselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Skibes Købs- og Salgs-Bureau „Napoli“, Strib

anviser Køber og anviser til enhver Tid Skibe af alle Typer og Dimensioner

F. Tiden søges Køber til:

Staal Damp-Passager og Bugserbaad. Kun 10 Aar gammel, fint vedligeholdt, 70 HK. Bygget Howalds Werke, Kiel. — Compound Maskine, meget kulbesparende. Sælges billig.

3 m Skonnertbrig — For og agter Skonneter — Galeaser, Jagte, Stenfiskerfartøjer. En Ewert — Lystmotorbaade — 2 store Passagerbaade — 1 do. til Fiskeri — Lystfartøjer med og uden Hjelpe-motor i alle Størrelser. Fiskerbaade, samt Robaade og Hækjoller af Træ og Sejldug.

Ved Forespørgsler vedlægges Svarporto.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret. Societé Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægters etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 230'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Gartheformann, Kjøbenhavn.

Marstal

Staalskibsbyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 27. September 1910.

De Fisker'ske Selskaber. De Fisker'ske Selskaber, særlig Kjøbenhavn og Union, har i den sidste Tid været stærkt paa Tale i Handels- og Søfartskredse. Gennem Direktør Ringberg i Landmandsbanken har »Berlingske Tidende« modtaget følgende Oplysninger om Forholdene:

I 1908 dannede Landmandsbanken, som havde betydelige Beløb tilgode i Selskaberne Kjøbenhavn og Union, i Forening med Handelsbanken, der havde Fordringer i Selskaberne Østersøen, Inga, Dan og Ocean, som bekendt et Rederisyndikat, der skulde forsøge at hjælpe Selskaberne paa Fode igen. Hver af Bankerne indskød en større Kapital i Syndikaten og satte Repræsentanter ved Siden af Konsul Fisker, Selskabernes Leder. I de forløbne Aar har Driften imidlertid kun givet til Resultat, at Bankernes Sikkerhed er blevet yderligere forringet. Det er derfor nu blevet nødvendigt at tage Affære, men for at undgaa Kalamiteter for den store Bedrift, det drejer sig om med Kjøbenhavns og Unions tretten Skibe, har Landmandsbanken for sit Vedkommende paatænkt foreløbig at overtage disse tretten Fartøjer, saaledes, at de ikke stilles til Salg for at dække Bankens Fordringer paa Selskaberne. Landmandsbanken har sikret sig Det forenede Dampskibsselskabs Assistance til Selskabernes Drift. Der opnaas derved, at den store Virksomhed, der beskæftiger saa mange Mennesker, kan føres videre. Giver Driften af Kjøbenhavns og Unions Skibe et Overskud udover Dækningen af Bankens Tilgodehavende, vil dette komme Selskabernes Likvidationsboer tilgode.

Baade Handelsbanken og Landmandsbanken har opsgt Overenskomsten om Rederisyndikaten til 1. Januar 1911.

Hvad de øvrige Fisker'ske Selskaber angaar — Østersøen, Inga, Ocean og Dan — hvori Handelsbanken er Hovedkreditor, mener man, at der paa de forestaaende Generalforsamlinger vil fremkomme Forslag fra Bestyrelserne om Selskabernes Likvidation.

Cunard-Liniens Subventioner. Paa en Forespørgsel i det engelske Underhus om Størrelsen af Cunard-Liniens Subventioner, blev det fra kompetent Side oplyst, at den aarlige fra Postvæsnets Side betalte Subvention andrager £ 68,000. Derfor skal Selskabet som det første og vigtigste befordre Post og Pakker fra Liverpool og Queenstown til New York med sine ugentlige Baade. Desuden er det forpligtet til med ethvert af sine andre Skibe, som befarer disse Ruter for Selskabets egen Regning, at tage Post og Pakker med til De Forenede Stater, og at befordre Pakker derfra tilbage til Queenstown og Liverpool. Kontrakten gælder for 20 Aar og udløber den 15. November 1927. Endvidere erholder Selskabet et samlet Bidrag af £ 10,000 om Aaret for udenlandsk- og kolonial Tjeneste. De af Admiralitetet i Forbindelse med »Mauretania« og »Lusitania« betalte Aarsbidrag beløber sig til £ 150,000. Som Vederlag herfor skal Cunard-Linien, saa længe Kontrakten er bindende, hvilket ogsaa er i tyve Aar, stille alle sine Skibe til Regeringens Raadighed og under visse Betingelser overlade den Brugen af disse. De her nævnte tre Arter af Subvention giver et samlet Bidrag af 7,560,000 Mark. Efter dette erholder Cunard-Linien altsaa alene for sit Vedkommende omtrent et lige saa stort Subventionsbidrag som hele den tyske Skibsfart, skriver »Hansa«. Blandt de subventionsydende Skibsfartsstater staar Storbritannien med 34 Millioner Mark som Nummer 2 i Rækken, næst efter Frankrig. Paa Cunard-Linien falder altsaa c. 22 pCt. af de til engelske Rederier betalte Statssubventioner.

Vi har modtaget følgende:

Redningsvæsnets Telefonstationer paa Fanø. Da den norske Damper »Rex« grundstødte ved Fanø i August Maaned d. A., følte man Savnet af, at Redningsvæsnets Telefonstationer paa Fanø ikke havde aaben Forbindelse om Natten med Esbjerg. Af den Grund blev nemlig Fyrtransportdamperen »Nordsøen«, fra Blaavand, alarmeret ud til »Rex« med den Redningsbaad, som er stationeret i Esbjerg. Dette Forsøg var imidlertid ikke paakrævet, og havde man haft aaben Forbindelse til Redningsvæsnets Telefonstationer paa Fanø, kunde al den Anstrængelse og Bekostning være undgaaet.

Da det i særlig høj Grad har Interesse for Søfarten, at rette Vedkommende drager Omsorg for en Ændring i det ovenfor omtalte Forhold, fremkommer disse Linier i Haab om, at de maa blive taget til Følge.

Observator.

Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

Koleraforanstaltninger i Dunkerque. Den kgl. Konsul i Dunkerque indberetter følgende:

»Som Følge af Koleraens Udbredelse i Rusland og de særlige Foranstaltninger, der er truffet, skal Skibe, der kommer fra de russiske Østersøhavne saavel Dag som Nat ankre op paa Reden, saaledes at de paabudte Forsigtighedsregler kan blive iagttaget. Skibe, der kommer om Natten fra disse Havne, maa først løbe ind næste Dag.«

Traktat om Skibssulykker. Bryssel, 23. September (Ritz. Bur.). Den internationale diplomatiske Søretskonference har definitivt undertegnet den internationale Traktat om Skibskollisioner og gensidig Hjælp til Søs (Bjergning).

Den svenske Amerikalinie. Tegningen af Aktier i den svenske Amerikalinie er, i Følge »Norg. Sjøft.«, gaaet saa udmærket, at man allerede har bestemt sig til at begynde Linien med fire Skibe, i Stedet for som først paatænkt med tre. Skibene kommer paa omtrent en halv Million Kroner Stykket.

Den svenske Rute paa Amerika omfatter kun Fragtskibe, som ikke er beregnet paa at tage Passagerer. Skibene skal gaa med Malm og Træmasse fra Sverige, og tage Stykgods tilbage.

Flere af de ledende svenske Eksportører af Jern, Papir og Træmasse har lovet at afvente Dannelsen af den svenske Amerikalinie, før de afslutter deres Fragtkontrakter.

Ny Skibsmaskine. Burmeister & Wains Skibsværft har fra Østasiatisk Kompagni faaet Bestilling paa en Damper til Anvendelse i Kystfarten ved Siam. Den ny Damper vil blive forsynet med en Dieselmotor, idet det efter flere Aars Eksperimenteren er lykkedes Firmaet at faa denne Motor indrettet saaledes, at den baade kan gaa frem og bak og derfor kan anvendes til Skibsbrug. Da Dieselmotoren er meget økonomisk, vil dens Anvendelse her betyde et stort Fremskridt.

En direkte Vandvej fra Chicago til Atlanterhavet. Chicago er nu blevet forbundet med St. Louis og andre Stæder ved Mississippi ved en Kanal, der er dyb nok til Læglere og mindre dybtgaaende Fartøjer. Forbindelsen mellem Drainage-Kanalen og den gamle Illinois- og Michigan-Kanal i Lochport er, i Følge »New Yorks Handelstidende«, blevet aabnet for Trafiken i Slutningen af Juli Maaned. Chicago har dermed opnaet en direkte Vandvej til Atlanterhavet.

Suez-Kanalen. Fra 1. Januar 1911 er Tarifen for Passage gennem Suez-Kanalen nedsat med 50 Centimer, saaledes at Afgiften bliver:

for Skibe med Ladning	7	Fres.	25.
— — Ballast	4	—	75 pr. Ton.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet!)

Skoleskibet »Viking« er Torsdag den 22. ds. ankommet til St. Helena. Alt vel om Bord.

„Vikinger“.

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 68 af 6. September 1910, læses et Indlæg af en farende Skibsfører, der undertegner sig »Skipper«, hvori denne fremfører sine Anskuelse angaaende Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, »Viking«, og Eleverne paa Skibet.

Det er dog vist lidt forhastet at fremhæve denne Institution paa en saa rosende Maade; det vil paa et senere Stadium vise sig, om den virkelig er saa samfundsnyttig og god, som den ærede Indsender mener.

Den ærede Indsender nærer store Bekymringer for, hvorledes det nu skal gaa det første Hold Elever, som i en nær Fremtid vil blive afmønstret fra »Viking«, og som til den Tid vil være i Besiddelse af saa kostbare og nyttige Kundskaber. Jeg tror at kunne give vedkommende Indsender et godt Raad: henvis dem til at tage Hyre med vore danske Sejlskibe til videre Uddannelse, dels af Hensyn til de Skibe hvori de vil blive vagthavende Officerer og dels af Hensyn til de Skibe, som de vil møde paa deres Færd paa Søen. Jeg tror, at de fleste Skibsførere vil antage saadanne unge Mennesker som Lematroser, og efter fortsat Uddannelse vil de kunne opnaa Stilling som Matros, dette vil kvalificere dem til, efter fornøden Fart, at tage Eksamen og sejle som Styrmand. De vil ikke i de danske Sejlskibe faa de Kundskaber forringet, som de mulig har tilegnet sig paa »Viking«; der kan de tværtimod lære alt, hvad der er nyttigt og gavnligt for en Navigator, og der kan de unge Mennesker faa rig Lejlighed til at fuldføre deres Uddannelse til virkelig praktiske Sømænd.

Vi har i Danmark en Sejlskibsflaade, som man kan være stolt af, og som i sin Art betragtes som enestaaende; den bestaar tildels af ny og godt vedligeholdte Skibe, som er Genstand for almindelig Beundring, hvor de kommer frem. Disse Skibe vil være langt at foretrække for den vordende Officer end f. Eks. fremmede Nationers store Skibe i oversøisk Fart, som den ærede Indsender foreslaar, for dér vilde sikkert deres Vikingefærd snart gaa i Glemmebogen.

Med Hensyn til de Sprogkundskaber, som de unge Mennesker har tilegnet sig paa »Viking«, da vil der jo

i danske Sejlskibe være god Lejlighed til videre Uddannelse paa det Omraade, idet disse Skibe farer fra det ene Land til det andet, og om end de unge Mennesker maa opholde sig i Lukafet, vil dette paa ingen Maade forringe de Kundskaber, som de muligvis har tilegnet sig paa »Viking«, dersom der iøvrigt findes godt Tømmer i dem.

Den ærede Indsender omtaler saa rosende det engelske System til Uddannelse af Navigatorer; dette kan maaske være godt efter engelske Forhold, men efter danske Forhold vil det næppe vinde Tilslutning.

Artiklen slutter med Ønsket om Gennemførelse af en Lov, hvorved ubemidlede Elever fra »Viking« kunde opnaa pekuniær Assistance til Styrmandseksamen. Dette er en absolut smuk Tanke, men man maa samtidig erindre, at der findes mange dygtige Mennesker paa Søen, som sikkert har gennemgaaet en ligesaa god Skole som Eleverne paa »Viking«, og disse maa i saa Fald have Lov til at nyde de samme Rettigheder.

Det vilde være ønskeligt om visse af d'Hrr. Dampskibsførere kunde indse Betydningen af den danske Sejlskibsfart og ej undervurdere denne, men desværre fremkommer der undertiden Hentydninger, som maa betragtes som en Tilsidesættelse af Sejlskibsflaaden, — trods det, at Skibene saavel som Officererne fuldtud staar paa Højde med Dampskibsflaadens.

Th. Andersen.

Fører af 3/m. Skonnert »Leif« af Thors.

Literatur.

A. F. A. Hansen: Afstands-Tabeller. I Kommission hos Blankensteiners Eftf. Pris 50 Øre.

To Pejlinger af en Genstand i Forbindelse med Kurs og Distance i Tidsforløbet mellem Pejlingerne bestemmer som bekendt Afstanden i det Øjeblik, der pejles anden Gang, og Afstanden i hvilken — hvis Kursen holdes uforandret — Genstanden vil blive passeret. Denne Maade at finde Afstanden paa er af stor Værdi for Navigatøren og ikke mindst i et Dampskib, som sejler langs en Kyst. Skønt Opgavens Løsning ved Konstruktion i Kortet er simpel nok, har man dog fundet det formaalstjenligt at indrette Tabeller til Løsning af Opgaven, fordi den vagthavende Navigator ikke altid kan forlade sin Post paa Broen saa længe, som Konstruktionen i Kortet kræver. I de Tabeller, som først fremkom, findes ved Hjælp af Vinklerne imellem Kursen og de to Pejlinger et Tal, som skal multipliceres med Distancen for at faa Afstanden i det Øjeblik, da der pejles anden Gang, og Afstanden, i hvilken Genstanden vil blive passeret, findes derpaa let ved Opslag i en almindelig Trekanttabel. For at spare Multiplikationen har man i Udlandet allerede for en længere Aarrække siden udgivet Tabeller, af hvilke Afstanden, naar der pejles anden Gang, direkte kan udtages ved Hjælp af Vinklerne imellem Kursen og de to Pejlinger samt Distancen, og disse Tabeller indeholder desuden ofte tillige Afstanden, i hvilken Genstanden med den samme Kurs vil blive passeret, saa at Opslaget i Trekanttabellen ogsaa spares. — Styrmand Hansens »Afstandstabeller« er en saadan Tabel. At ingen tidligere her hjemme har villet udgive disse mere fuldstændige Tabeller, har vel sin Aarsag i, at Udgivelsen paa Grund af det ringe Oplag næppe kan svare Regning, og at Udlandets Tabeller, paa Grund af den ringe Forklaring saadanne Tabeller kræver, næppe vil volde Vanskelighed, selv om den, der skal bruge Tabellen, er ukyndig i det fremmede Sprog. Der er ingen Tvivl om, at enhver Navigator kan have betydelig Nytte af en saadan Tabel, og vi kan af den

Grund anbefale Hansens »Afstandstabeller«. En mere udførlig Tabel vil vel de fleste finde ønskelig; men det har sikkert for Prisens Skyld været nødvendigt for Forfatteren at give Tabellen saa ringe Udstrækning, som han har gjort. Skulde vi indvende noget mod Tabellen; maatte det være, at Forfatteren burde have undladt de smaa Vinkelforandringer i Pejlingen (10°) og til Gengæld have medtaget større Vinkelforandringer end 40°. Forfatteren berører jo selv i »Vejledning til Tabellens Brug«, at disse smaa Vinkler maa benyttes med Varsomhed. Selve Vejledningen burde være bedre; men ellers kan vi i det hele og store anbefale »Afstands-Tabeller« til de af vore Navigatører, som ikke allerede er i Besiddelse af saadanne Tabeller. En kort Tids Brug af Tabellerne vil sikkert godtgøre deres Nytte og foranledige Anskaffelsen af lignende større Tabeller.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

For de mindre Skibe er Forholdene nærmest uforandret. Pr. Oktober vil der fra Nordtyskland komme nogle Kornlaster, men særlig livlig ser det egentlig ikke ud. Königsberg og Danzig slutter for Rug 4½ Mk., Stolpmünde, Colberg for Havre 5 Mk., Rostock kun til 4 Mk.; Greifswald har pr. Oktober sluttet til 4 Mk. for Rug, hvorimod Stralsund er en Del lavere stemt. Stettin har i den sidste Tid været flovere, men bedrer sig sikkert i den kommende Maaned. Hamburg og Harburg er usædvanlig faste og har Mangel paa Skibe; der noteres til Danmark og tyske Østersøhavne 6 à 6½ Mk. Sverig er saa godt som uforandret, dog er der færre Lervarelaste fra Sundhavnene; derimod er Norge fremme med flere Feldspath-ladninger til Stettin 4¾ Mk., Hamburg 5 Mk. samt noterer Is til Lübeck 6½ Mk., Kolding 6 Kr. Danmark har fra Provinserne atter haft flere Byglaster, nærmest til Kjøbenhavn; iøvrigt ser det ud til, at der vil blive Anvendelse for en Del Sejlere for Transport af Sukker, bl. a. fra Stege, Bandholm og Assens, ligeledes til Kjøbenhavn. Fra Kjøbenhavn er det som sædvanlig ret stille, og der sluttedes Hvede til Landskrona 8 Øre, Soyakager til Åhus 12 Øre. Fra ventende Damper, omkring 1. Oktober, udbydes enkelte Ladninger Bomuldsfrøkager til Hertugdømmerne.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet stagnerer Markedet, idet den forløbne Uge har oplaget en ret betydelig Del af de noterede Ladninger, medens den derimod ikke har givet nogen væsentlige ny Ordre. Raterne er dog faste uden nogen Svingninger, men Antallet af disponible Laster er færre end forud, særlig fra Danmark, Tyskland og Østnorge, medens Sverig og tildels Rusland endnu ligger ret godt for.

I Returfragter Vest fra er Markedet ligeledes matere, og September har ikke bragt saa mange Kullaster i Markedet som egentlig forventet, dog vil den sidste Del af Maaneden og Oktober bringe en Del ny Ordre. Raterne er forøvrigt uforandret.

Generalforsamlinger.

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt d. 23. ds. sin ordinære Generalforsamling.

Overretssagfører Paludan dirigerede.

Bestyrelsens Formand, Overdommer Ph. Rosenstand, aflagde Beretning og forelagde Regnskabet. Han bemærkede til Indledning, at dette desværre ikke var saa behageligt et Hvert som mange Gange tidligere.

Medens Omsætningen som Følge af Mangel paa Nybygninger i Fjor var gaaet ned til 1,151,478 Kr., var den i Aar, da Værftet

havde afleveret seks ny Skibe, steget til 2,073,948 Kr., men desværre paa Bekostning af Reparationer, hvor Omsætningen var c. 17 pCt. mindre end forrige Aar; Brutto-Fortjenesten beløb sig til c. 476,000 Kr. Aaret sluttede med et Tab af 12,500 Kr., medens der i Fjor var et Tab af c. 14,400 Kr. Det fremkomne Tab foresloges afskrevet paa Dispositionsfondet, hvorefter der af dette bliver til Rest 95 Kr., som overføres til næste Aars Regnskab. Dermed er dette Fond desværre ude af Verden.

Da det ikke har været muligt at foretage nogen Afskrivning paa Værftets Aktiver, har Bestyrelsen til Trods for de tidligere, rundelige Afskrivninger ikke taget i Betænkning at tage 80,000 Kr. af Reservefondet til Afskrivning paa Værftets Ejendele.

De udestaaende Fordringer er vokset til 755,105 Kr.; den betydelige Stigning skyldtes delvis den Omstændighed, at Værftet har maattet binde c. 220,000 Kr. i Nybygninger, som det ellers ikke havde været muligt at komme til Kontrakt om, men disse Peuge forrentes med samme Diskonto, som Værftet betaler, og vil indgaa afdragsvis i Løbet af nogle faa Aar, saaledes at det kun bliver et Tidsspørgsmaal, naar denne Konto atter kommer ned; der er forøvrigt ogsaa saa vidt muligt betinget Sikkerhed for Pengene. En anden ret væsentlig Aarsag til Stigningen er, at Værftet i Aar har maattet indfri de Veksler, hvormed de Fisker'ske Dampskibsselskaber havde betalt deres Reparationsgæld, og dette Beløb plus Renter 243,770 Kr., er som Følge heraf atter indgaaet paa Kontoen over udestaaende Fordringer. Hvorvidt eller i hvor stor Udstrækning Værftet kan vente sig Dækning af dette Beløb, er det vanskeligt i dette Øjeblik at bedømme.

Der har i Aar været beskæftiget gennemsnitligt 718 Arbejdere med en Totalen af 814,937 Kr. mod forrige Aar 690 Arbejdere med 710,826 Kr. Ved Aarets Slutning havde man en Arbejdsstyrke paa 643 Mand.

Værftet har for Tiden i Bestilling en Fragt- og Passagerdamper til »D. F. D. S.« til Farten paa Provinshavnene. Den skal afleveres Marts 1911.

— Der paafulgte nu en kort Diskussion.

Partikulier Oehlenschläger tvivlede om, at man vilde have givet det Fisker'ske Dampskibsselskab saa stor en Kredit, hvis det ikke havde drejet sig om et Medlem af Bestyrelsen.

Formanden mindede om, at de Fisker'ske Dampskibsselskaber gennem mange Aar havde været en god Kunde. Men Hensyn til de andre udestaaende Fordringer bemærkede han, at Bestyrelsen havde gaaet dem omhyggeligt igennem, og at der efter dens Skøn kun var Fare for en lille Fordring paa 5,000 Kr.

Regnskabet godkendtes.

Til Medlem af Bestyrelsen valgte man Direktør Busse i Stedet for Konsul Peter L. Fisker, der havde meddelt, at han ikke ønskede Genvalg. (»Helsingør Avis«.)

Havarier og Forlis.

Denmore Head, Dpsk. af Belfast, kom d. 22. ds. paa Rejse fra Wales til Kronstadt med en Ladning Kul, paa Grund paa Lillegrunden. Svitzers assistere og Ladningen losses i Lægtene. Forskibet er fuldt af Vand. Søndag Aften blev Skibet endelig bragt flot, efter at c. 600 Tons Kul var lossat i Lægtene. Skibet reparerer her.

Le ga, Dpsk. af Liverpool, kom d. 25. ds., paa Rejsen fra Stockholm til Hjemstedet med Stykgods, paa Grund paa Sjollen. Skibet har Assistance.

Kjøbenhavn, Dampfærge af Kjøbenhavn, har d. 24. ds. om Aftenen oversejlet Lystkutter »Thetis«. hvis Mandskab reddedes.

Fra Sø og Land.

Folkemængden i Holland. Den 31. December 1909 afholdtes der Folketælling i Holland. Om denne foreligger der nu en af det hollandske statistiske Bureau udgivet foreløbig Beretning, i Følge hvilken Folkemængden udgjorde 5,853,037 Mennesker. Folkemængden er i de sidste 10 Aar vokset med i alt c. 750,000 Mennesker eller med 1,38 pCt. om Aaret — en ret betydelig Tilvækst, som Danmark f. Eks. aldrig har naaet i nogen 10-aarig Periode.

De fire største Byer i Nederlandene er ogsaa vokset meget betydeligt i Tiaaret, Amsterdam saaledes fra 510,853 Indbyggere i 1899 til 566,927 i 1909, Rotterdam fra 318,507 til 415,168 Indbyggere, Residensstaden Haag fra 206,022 til 272,887 Indbyggere, Utrecht fra 102,086 til 118,877 Indbyggere. Af de øvrige hollandske Byer naar ingen 100,000 Indbyggere.

(Statistiske Efterretninger.)

En Hval med en Harpun i Kroppen. »Berl. Lok. Anz.« meddeler følgende noget mærkelige Beretning. Fornylig indkom til Filadelfia fra Hamburg det tyske Dampskib »Pallanza«. Undervejs havde Damperen paa sin Bortspiddet en mægtig, formentlig sovende, Hval, der døde efter en voldsom Dødskamp. Medens Matroserne var beskæftiget med at hugge Hvalens Krop løs fra Skibet, fandt de inde i den en Harpun mærket »J. T. D. 1902«. Det er blevet oplyst, fortælles der videre, at denne Harpun maa have tilhørt det lille, kanadiske Hvalfangerskib »J. T. Duncan«, der blev bortø for syv Aar siden med Mand og Mus, hvilket da muligvis skyldes den nu dræbte Kæmpehval.

Traadløs Telegrafstation paa Robinson Crusoes Ø i Stillehavet. Den chilenske Regering har besluttet at oprette en Station for traadløs Telegrafering paa Øen Juan Fernandez, hvor en skotsk Matros Alexander Selkirk boede flere Aar som Enboer og gav Daniel Defoe Stoff til en af de mest læste Bøger. Paa Juan Fernandez har den chilenske Regering oprettet en Koloni for Straffefanger, der lever her med deres Familier i et Antal af omkring et halvt Hundrede, foruden et ringe Antal Personer, der driver Hvalfangst. Der vedligeholdes regelmæssig Forbindelse mellem Øen og Valparaiso. (Berl. Tid.)

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedensers Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianderingsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 25./9. til Aarhus. — Alexandra, Nielsen, afg. Smyrna 21./9. til Toulon. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 24./9. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 25./9. — Antwerpen, Madsen, ank. Rotterdam 25./9. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. — Arno, Strubberg, afg. Nice 23./9. til St. Remo. — Aurora, Fischer, ank. hertil 24./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 22./9. — Beira, Lunge, afg. herfra 22./9. til Petersborg. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 20./9. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Petersborg 23./9. til Woodport. — Christian IX, Holm, afg. herfra 24./9. til Königsberg. — Dagmar, Bøgvad, ank. Åbo 25./9. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 25./9. — Florida, Andersen, afg. herfra 23./9. til Trångsund. — Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 23./9. for London. — Garonne, Kromann, afg. Stettin 25./9. til Petersborg. — Georgios I. Sørensen, ank. Hull 21./9. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 26./9. — Hengest, Munk, afg. Riga 24./9. hertil. — Hjelm, Kylesbech, ank. Danzig 23./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Almeria 25./9. til Malaga. — Jolantha, Simonsen, afg. Dunkerque 25./9. hertil. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 26./9. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 24./9. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./9. — Kursk, Gommessen, pass. Holtenau 26./9. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 21./9. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 25./9. for Bordeaux. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 22./9. — Louisiana, Ørsted, ank. Rotterdam 24./9. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Havre 23./9. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Holtenau 26./9. for Rotterdam. — Morsø, Sørensen, afg. Lissabon 24./9. til Madeira. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. hertil 24./9. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Petersborg 24./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 24./9. — Omsk, Harder, afg. Libau 24./9. til Hull. — Osear II, Hempel, afg. Kristianssand 24./9. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 23./9. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. Libau 22./9. — Pregel, Iversen, afg. Riga 24./9. til Antwerpen. — Saga, Wiberg, afg. Pillau 25./9. hertil. — Saxo, Müller, ank. hertil 21./9. — Seine, Damp, ank. Dunkerque 25./9. — Taasinge, afg. herfra 25./9. til Bergen. — Texas, Mühlendorff, ank. Buenos Aires 27./9. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 25./9. til Arendal. — Tiber, Bech, afg. Bari 21./9. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 25./9. — United States, Gotsche, ank. New York 19./9. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 23./9. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 25./9. Syd paa. — Karin, afg. herfra 18./9. til Manchester. — Vadsø, afg. Swansea 23./9. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 16./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 17./9. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 23./9. til Kjøbenhavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Nyborg 19./9. — Russ, Petersen, ank. Chatham 15./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Barry 18./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 21./9. til London. —

Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Chatham 17./9. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rouen 23./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bordeaux 16./9. — Holmer Mørch, Thorsøe, ank. Swansea 17./9. — Newa, Dahl, ank. Rotterdam 16./9.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Colombo 13./9. til Suez. — Tranquebar, van Deurs, ank. Yokohama 23./9. — Siam, Cortson, afg. Port Said 10./9. til Havre. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Singapore 23./9. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 15./9. til London. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 19./9. til Colombo. — Samui, de Fine Lichth, ank. Frederiksstad 23./9. — Bintaung, Juel-Hansen, afg. Genua 23./9. til Port Said. — Cathay, Kruse, ank. East London 23./9. — St. Lucia, Ingeman, afg. London 23./9. til St. Thomas.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Demerara 17./9. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 9./9. til Havre.

København. Hafnia, Hansen, ank. Königsberg 19./9. — Russia, Poulsen, ank. Kristiania 22./9. — Carl Hecksher, Starck, afg. Amsterdam 23./9. — Dania, Pedersen, afg. Rotterdam 10./9. — Normannia, Eriksen, ank. Cardiff 20./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./9. — Canadia, Jespersen, afg. Wabau 10./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 15./9.

Østerseen. Cimbria, Nielsen, ank. Petersborg 16./9. — Patria, Larsen, afg. Newports News 18./9. — Gratia, Sørensen, ank. Sarpsborg 20./9. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 11./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Svendborg 20./9. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Caledonia, Hansen, ank. Rouen 17./9. — Sarmatia, Pedersen, afg. Petersborg 19./9. — Kottonia, Rasmussen, afg. Algier 17./9.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Strømfors 19./9. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Methil 23./9. — Estonia, Lindberg, afg. Brügge 23./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Burutisland 22./9. — Selandia, Troensgaard, ank. Helsingør 23./9. — Scalia, Jensen, afg. Rotterdam 22./9. — Frumentia, Andersen, ank. Grimsby 15./9. — Boscia, Skovgaard, afg. London 23./9.

Ocean. Philadelphia, ank. Havre 20./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Holmsund 22./9. — Nelly, Clausen, ank. Petersborg 12./9. — Fanny, Eriksen, afg. Pasages 22./9. til Kratzwick. — Lilly, Nielsen, afg. Trångsund 21./9. til Santander. — Alexy, Lorentzen, afg. Nyborg 23./9. til Torneå. — Dagny, Sørensen, afg. Windau 19./9. til Manchester. — Mary, Bang, afg. Granvik 21./9. til Bridgewater.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rotterdam 22./9. — London, Bom, ank. Nørre Sundby 19./9. — Paris, Tholander, ank. Newcastle 22./9. — Bryssel, Kaas, ank. Ostende 17./9.

Æro. Energi, Jensen, ank. Cherbourg 21./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, pass. Kjøbenhavn 23./9. for Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 23./9. til Kjøbenhavn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Brntisland 24./9. til Aarhus. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Aarhus 24./9. til Riga. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 24./9. til Libau.

Europa. Europa, Hansen, ank. Kronstadt 23./9. — Tyskland, Danstrup, afg. Petersborg 23./9. — Belgien, Nielsen, afg. Esbjerg 22./9. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 24./9.

Term. Sara, Jensen, afg. Grangemouth 26./9. — Helene, Sørensen, afg. Methil 22./9. — Sjælland, Dam, pass. Holtenau 26./9. — Agnete, Sonnichsen, afg. Methil 24./9. — Hermia, Hansen, afg. Odense 24./9. — Alice, Schultz, ank. Sunderland 23./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Kjøbenhavn 24./9. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Kronstadt 28./9. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 25./9. nordg. — Peter Willemoes, Møller, afg. Kronstadt 24./9. — G. Kock, Jørgensen, afg. Petersborg 17./9. — Hans Tausen, Klaberg, afg. Lübeck 24./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Wiborg 18./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Dordrecht 24./9. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Grangemouth 24./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Libau 24./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Odense 23./9. — T. M. Werner, Hansen, ank. Uleåborg 16./9. — Ajax, Brønsen, ank. Ostende 22./9.

Nordseen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Hamburg 25./9. — Nordland, Møller, ank. Petersborg 17./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Dunston 21./9. — England, Anderson, ank. Avonmouth 23./9. — Holland, Poulsen, ank. Nakskov 24./9. — Rusland, Madsen, ank. Libau 25./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Hull 14./9. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kronstadt 19./9. — Roma, v. Thun, afg. Aalborg 20./9. til Riga.

(Fortsættes efter »Danske Havne«.)

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>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 Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. $\frac{1}{4}$ mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyr-linier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regeludenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugser-damper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besør-ges 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 Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besør-ges af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærns-kibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
Kjøbenhavn.	Til Frihavnen en Dybde af 29 $\frac{1}{4}$ Fod. Til Larsens Plads en Dybde af 26 Fod. Til Gasværkshavnen Nord fra gennem Broerne over Havnen en Dybde af 20 Fod. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 18 à 19 Fod.	Bolværks-penge: For hver 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 er efter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besør-ges 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, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevato-rer, Kraner, hurtige, mo-derne Losse- og Lade-vedkommene til Løft af 80,000 Ø, Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forendes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværkerne indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs hegge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staaer under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor 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: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6½ 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.	Jærnbanespor 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 besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12½', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lods penge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. 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 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 Kølhalingsplads for større Skibe, Skibsbyggeri og Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforøden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 à 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 à 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lods frihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnen Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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.
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsevæker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5 1/2 à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviante-ring indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift 1/2 Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med 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, 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 6 1/2 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø. Vareafgift meget moderat.	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se Danmarks Lods-takster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladnings-modtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbedding, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskib paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølbale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Urania. Polarstjernen, Brandt, ank. Rotterdam 22./9. — Eklipstika, Hemmingsen, ank. Petersborg 16./9.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Normaling 24./9. — Martha, Christensen, afg. Rouen 23./9. — Elna, Rathje, ank. Methil 24./9. — Therese, Pedersen, ank. Barry 23./9. — Simone, Møller, ank. Rouen 21./9. — Jeanne, Løffler, afg. Bordeaux 23./9. — Vera, Risø, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Olsen, ank. Gefle 24./9. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 20./9. — Kamma, Larsen, afg. Archangel 22./9.

Frem. Austa, Bagger, ank. Libau 18./9. — Freja, Nielsen, afg. Ghent 23./9. — Vera, Thing, afg. Archangel 15./9.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ella, Kruse, ank. Eshjerg 22./9.

Fans—Nordby. Mærdor, Mørch, pass. Dungeness 7./9.

Fans—Sønderho. Elisabetha, Fischer, ank. Rio Grande 18./9.

Æra. Maagen, Mortensen, afg. St. Johns 21./9. til Gibraltar. — A dele, Kock, ank. Skelskø 22./9. — Skandia, Fabricius, ank. Newcastle 21./9. — Johanne, Stegmann, ank. Risør 21./9. — Merkur, Christensen, ank. Sundsvall 21./9. — Svip, Jensen,

ank. Nykjøbing 21./9. — Norma, pass. Spithead 19./9. østg. — Johanne, Hansen, ank. Irvine Harbour 23./9. — Alf, Hansen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Venus, Jensen, ank. Arendal 23./9. — Neptun, Jensen, ank. Warnemünde 23./9. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Lohals 23./9. — Svalen, Rosenbeck, er afg. Indian Harbour til Gibraltar. — Mette, Andersen, ank. Pillau 23./9. — Lauritz, Folmer, ank. Bandholm 23./9. — Marthing, Friis, ank. Kemi 23./9. — Martha, Madsen, ank. Gefle 23./9. — Alfa, Madsen, afg. Ipswich 22./9. til Hudiksvall. — Amalia, Andersen, afg. Kragerø 22./9. til Danzig. — Ingolf, Olsen, ank. Robertfors 22./9. — Søstrene, Christensen, ank. Brahestad 22./9. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Masned Sund 23./9. — Hekla, pass. Lizard 20./9. østg. — Mars, Stegmann, ank. Årøskjøbing 23./9. — Arial, Christensen, ank. Risør 24./9. — I. A. Kromann, pass. Kjøbenhavns Red 24./9. p. R. t. Aberyswith. — Eos, pass. Beachy Head 21./9. østg.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 24. September 1910. — »Vikinger«. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibetterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 18. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malme og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,
Petroleum, Raaoile ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlf.: Kramper Horsens Telefon Nr. 427

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Heckscher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Hill-Madsen^s
Smedle & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A|S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overrettsagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922
Brødfabrikker

Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

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.

Kjøbenhavn, d. 30. September 1910.

Regeringens Finanspolitik. Efter »Østsjællands Folkeblad« gengiver vi nedenstaaende Artikel, der menes at stamme fra Regeringen næststaaende Side. Hvad deri er anført om Spørgsmaalet Masnedø-Broen og om Muligheden af en Forhøjelse af Statsbanernes Takster, vil i Søfartskredse utvivlsomt kunne paaregne en ikke ringe Interesse:

»Hvorvidt det i en fjærnere Fremtid skulde blive nødvendigt at søge Skatteindtægterne forøgede ved ny Skatter eller ved Forhøjelse af bestaaende Skatter og Afgifter, er der selvfølgelig ingen, der kan vide i Øjeblikket; det afhænger til Dels af Forhold, som man ikke er Herre over og ikke paa Forhaand kan vide noget om.

Vi tror dog at kunne sige, at Faren for en Forøgelse af Skattebyrden i hvert Fald ikke er overhængende, og at der næppe i den kommende Rigsdagssamling vil blive fremsat noget hertil sigtende Forslag. Saadanne Forslag kan sikkert ikke ventes, før de nedsatte Finanskommissioner har afgivet Betænkning, og saa vil det selvfølgelig endda afhænge af Forholdene til den Tid, om det bliver nødvendigt at gaa til Skatteforhøjelser.

For saa vidt man af Generaltolddirektør Rubins Oplysninger skulde have faaet det Indtryk, at den af ham nævnte Mindreindtægt er noget vedvarende, er man selvfølgelig paa Vildspor. Toldindtægterne varierer meget stærkt og afhænger i høj Grad af de almindelige Konjunkturer, og der er ikke mindste Grund til at tvivle paa, at de atter vil gaa til Vejrs, naar der kommer »bedre Tilstande«. Opgangen har forøvrigt været ret betydelig siden Maj Maaned. Der er da heller ikke — som »Nationaltidende« antydede forleden — Tale om, at man skulde paatænke at søge Toldloven ændret. Den har endnu virket altfor kort, til at man allerede nu skulde kunne danne sig et bestemt Skøn over, om en eller anden Toldsats bør forandres.

Som det flere Gange er fremhævet, er det den nuværende Regerings Ønske saa længe som muligt at undgaa ny Skatter eller Skatteforhøjelser, idet man i videst mulig Udstrækning vil tilstræbe en rimelig Balance ved Beparelser. Ny store Foretagender — som f. Eks. Masnedøbroen — maa vente til bedre Tider, ligesom man saa vidt mulig vil søge at undgaa ny faste Udgiftsposter paa Finansloven. Efter Forlydende vil det ogsaa lykkes den Kommission, der er nedsat for at foreslaa Beparelser paa Finansloven, at paavise en Række Punkter, hvor de hidtil givne Bevillinger kan inddrages eller nedsættes.

Hvis der saa samtidig kunde opnaas en bedre Forrentning af Statsbanerne ved en Forhøjelse af Taksterne, synes der at være god Udsigt til, at man kan komme til en tilfredsstillende Balance i Statsregnskabet og undgaa ny Skattepaalæg.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Landmandsbanken har nu overgivet sine Fordringer paa de to Fiskerske Dampskibsselskaber Kjøbenhavn og Union til Højesteretssagfører P. G. C. Jensen, i hvis Haand den retslige Forfølgning til Fyldestgørelse derefter ligger.

Der er udtaget Stævning, og Sagen falder i Rette næste Onsdag. I Løbet af kort Tid vil der rimeligvis kunne foreligge eksigibel Dom for de Pantefordringer, Banken har i de to Selskabers samtlige Skibe. Der vil da kunne gøres Udlæg i Skibene, efterhaanden som de kommer hjem, og Banken kan paa sædvanlig Maade overtage dem ved Tvangsauktion som ufyldstgjort Panthaver.

Man maa da formode, at Banken vil samle Skibene i et nyt Selskab, hvis Drift De Forenede Dampskibsselskabs Direktion foreløbig kommer til at lede.

Det Forenede Dampskibsselskab kan som Selskab befragtet selvfølgelig intet faa med dette ny Sel-

skab at gøre. Det er kun D. F. D. S.s Ledelse, der vil kunne optræde som korresponderende Reder for Kjøbenhavns og Unions gamle Skibe, men dette vil jo betyde adskilligt, navnlig i Retning af billig Drift.

Ved et saadant Arrangement opnaas uimodsigeligt, at de mange Skibe uden Afbrydelse kan holdes i Drift og bevares for den danske Koffardflaade, i Stedet for maaske at maatte sælges til Udlandet.

Under saa faa Forstyrrelser som muligt er det Planen at lade Skibene overgaa til den ny Drift, saaledes at Virksomheden ikke standses. Landmandsbanken ønsker ved den nævnte Fremgangsmaade kun at opnaa Dækning for sine Krav. Eventuelt yderligere Overskud af Driften vil den afstaa til de øvrige Kreditorer og Kjøbenhavns og Unions Aktionærer, og er rede til at forhandle om Fremgangsmaaden.

Hele denne Plan, der synes at have den Fordel at blive den baade for Kreditorer og Aktionærer billigste Udvej til en endelig Løsning, kan imidlertid selvfølgelig omstødes af Konkursbegæring fra andre Kreditorer eller fra Selskabernes Bestyrelse. Landmandsbanken faar da sine Pantefordringer fyldstgjort ad sædvanlig Vej. Men den betydelige Flaade, som tilhører Kjøbenhavn og Union, vil da blive splittet for alle Verdens Vinde, og adskillige af Skibene sikkert gaa ud af dansk Besiddelse. (»Berl. Tid.«).

Dansk-norske Søfartsforhandlinger. Den 27. ds. er der i Kristiania blevet paabegyndt en Række Forhandlinger mellem Repræsentanter for de danske og norske Søfartsautoriteter angaaende gensidig Anerkendelse af de to Landes Forskrifter om Kontrol med Passagerskibe og med Fiske- og Fangstfartøjer samt Hjælpefartøjer for Fiske- og Fangstekspeditioner.

Forhandlingerne finder i Følge det norske »Dagbladet« Sted i Søfartskontoret i Kristiania. Fra norsk Side deltager bl. a. Søfartsdirektør Magnus Andersen i Forhandlingerne; de danske Delegerede er Underdirektør Rasmussen ved Orlogsværftet og Fuldmægtig i Søfartsministeriet Cand. juris Gustav Arendrup.

Udviklingen af den russiske Handelsflaade, der spiller en ret betydelig Rolle i den oversoiske og internationale Frekvens, har en god Støtte for Hjemme-Trafiken i den Omstændighed, at foruden den østlige Del af Østersøen staar der endnu fire store Have til dens Raadighed, nemlig: Sortehavet, det Kaspiske Hav, det Azowske Hav og Hvidehavet, skriver »Hamb. Corr.«. Efter Tallet bestaar den russiske Handelsflaade for den langt overvejende Del af Sejlskibe. Af de c. 3,400 Skibe, som Flaaden talte ved Begyndelsen af dette Aar, var kun 26 pCt. Dampere, der dog udgjorde c. 65 pCt. af den samlede Tonnage paa c. 1 Million Reg.-Tons. De fleste af disse Dampere er i Fart paa Sortehavet og det Azowske Hav. Paa det Kaspiske Hav var kun 257 og paa Østersøen kun 190 Dampere beskæftiget i regelmæssig Fart. Med Hensyn til den russiske Handelsflaades Sejlskibstrafik staar Østersøen i første Række. Af de c. 2,500 Sejlskibe farer ikke mindre end 32 pCt. paa Østersøen; de øvrige fordeler sig med 29 pCt. paa Sortehavet og det Azowske Hav, c. 20 pCt. paa det Kaspiske Hav og c. 15 pCt. paa Hvidehavet. Med Hensyn til Tonnagen har det Kaspiske Havs Sejlskibsflaade frem for alle Overvægten, idet den udgør c. 43 pCt. af samtlige russiske Sejlskibes Tonnage. Derefter kommer Østersøen med c. 32 pCt. og Sortehavet og det Azowske Hav med c. 16 pCt. Endelig befarer russiske Sejlskibe ogsaa Stillehavet, men deres Antal er saa ringe, at denne Trafik næppe kan komme i Betragtning ved Siden af Farten paa de russiske Indhave og Kystfarvande.

Skoleskibe for Skibskokke. Ved de lejlighedsvis opdukkende Klager fra Skibsmandskabernes Side over utilfredsstillende Kostforhold om Bord, viser det sig i Reglen ved nærmere Undersøgelse, at Mandskabets Kost trods Anvendelse af god Proviant er blevet utilfredsstillende paa Grund af daarlig Tilberedning. Fremskaffelsen af gode Skibskokke har derfor ogsaa allerede længe været en vigtig Opgave for Rederierne og har givet sig Udslag i en højere Hyre for Skibskokke. Tilbudet af dygtige Skibskokke har ikke desto mindre været knapt. I Udlandet har man derfor forsøgt at oprette særlige Uddannelseskursus for Skibskokke, skriver »Hansa«. I Løbet af sidste Aar er der ogsaa fremkommet en Opfordring til »Verein Hamburger Rheder« om at oprette et Skoleskib for Skibskokke i Lighed med det i Kjøbenhavn værende for at bøde paa denne Mangel. Spørgsmaalet om en passende Plads for et saadant Skib og andre Vanskeligheder har dog endnu forhindret et bestemt Forslag i denne Retning i at fremkomme, dog vil Foreningen ogsaa i Fremtiden efter Evne søge at løse dette vigtige Spørgsmaal.

Koleraforanstaltninger ved Gibraltar. Udenrigsministeriet meddeler efter en fra den kgl. Konsul i Gibraltar modtagen Indberetning, at det derværende »Board of Health« den 19. ds. har udstedt en Bekendtgørelse, i Følge hvilken Skibe kommende til Gibraltar fra en fremmed Havn med Undtagelse af spanske Havne i umiddelbar Nærhed af Gibraltar uden at være i Besiddelse af enten et fremmed Sundhedspas, behørig viseret af vedkommende britiske Konsul i vedkommende Havn, eller et af en britisk Konsul udstedt Sundhedspas i alle Henseender skal behandles som et Skib kommende fra et Sted, der er erklæret for kolerasmittet og underkastes Reglerne i § 58 af »The Quarantine Order in Council, Gibraltar, 1885«.

Koleraforanstaltninger overfor Skibe, som fra Danzig ankommer til franske Kanalhavne. Udenrigsministeriet meddeler efter en fra den kgl. Konsul i Havre modtagen Indberetning, at indtil videre skal Skibe kommende fra Danzig og bestemt til franske Kanalhavne i Lighed med Skibe kommende fra finske og russiske Havne anløbe Dunkerque, Havre eller Brest for at underkastes Lægeundersøgelse.

Tonnageafgifter i russiske Havne. I Tilslutning til tidligere Meddelelser her i Bladet (*Dansk Søfartstidende* Nr. 68 og 69 d. A.) om denne Sag, skal vi angaaende Spørgsmaalet om Reklamation af for meget erlagt Tonnageafgift efter paalidelig Kilde oplyse, at det formentlig vil være mest praktisk, at danske Rederier, der søger at erholde Refusion af dobbelt erlagte Afgifter, først reklamerer Beløbet fra Toldvæsnet igennem den Skibsmægler, som ved den paagældende Lejlighed har klareret Skibet, forinden noget Forsøg gøres paa ad anden Vej at faa Afgifterne refunderet.

Søulykker ved de svenske Kyster. I Følge en Beretning, som udgives af den svenske Lodsbestyrelse, er der i Aaret 1909 forefaldet 223 Søulykker ved de svenske Kyster og dertil hørende Farvande, hvorved 11 Personer har mistet Livet. Af de strandede Skibe var de 129 af svensk Nationalitet, og af disse gik ti totalt tabt.

Den traadløse Telegraf. Marconi har om Bord paa den italienske Damper »Principesa Mafalde« modtaget traadløse Telegrammer fra Clifden Island og Place Bay i Kanada i en Afstand af op til 5,600 Kilometer. Den indtil nu opnaaede højeste Afstand var 2,800 Kilometer, altsaa kun Halvdelen af den her opnaaede.

(»Berl. Tid.«)

Det sunkne Fyrtaarnsfundament. Frederikshavn, 26. September. (Ritz. Bur.). Det af Bjergningsdampskibene »Viking« og »Svava« foretagne Arbejde ved Bjergningen af det ved Hals sunkne Fyrtaarnsfundament er af den stærke Vestenstorm d. 22. ds. aldeles ødelagt. Yderligere Bjergningsforsøg vil sandsynligvis blive udsat til Foraaret.

Skoleskibet »Viking« er d. 25. ds. afsejlet fra St. Helena til Hull. Breve kan adresseres til det danske Konsulat i Hull.

Ny Dampskibsrute Bergen—Stettin? Et Bureautelegram fra Haugesund melder: Herværende Eksportører er misfornøjet med de nuværende danske og svenske Ruter mellem Bergen og Stettin, hvorfor de søger en ny fast ugentlig Rute sat i Gang. (»Norg. Sjøft.«)

Strandvagten. Redningsmændene vil herefter paa deres Vagtture føre Blaalyse med sig, som skal afbenyttes i Strandingstilfælde. Saa snart et Skib er strandet, tændes Lyset, hvis Skær i den mørke Nat hurtig vil overbevise de Skibbrudne om, at de er observeret. En nem men betydningsfuld Reform paa Strandvagtens Omraade.

(Dansk Fiskeritidende.)

Den internationale diplomatiske Søretskonference, der for Tiden afholdes i Bryssel, kan optegne et positivt Resultat, skriver »Hamb. Corr.«; Konferencen, paa hvilken 25 Magter er repræsenteret ved Delegerede, har nemlig (Se *Dansk Søfartstidende* Nr. 73) vedtaget Forslag til to enslydende, internationale Bestemmelser, den ene vedrørende Skibskollisioner og den anden Redningsvæsnet og Hjælp til Søs. Hovedsagelig drejer det sig her om at unddrage Skibsfarten paa Havene og de store Floder de enkelte Landes Lovgivningers Forskelligartethed og Uligheder og underlægge den Love, som er anerkendt af alle Stater i Forening.

Det er her for første Gang lykkedes paa Omraader, der hidtil almindelig har været betragtet som de enkelte Staters Privatret, at naa Overenskomst om en ensartet, international Lov, som bliver anerkendt af alle Kulturstater. I interesserede Kredse nærer man det Haab, at det efter dette første heldige Resultat vil blive forholdsvis let ogsaa at naa til internationale Overenskomster paa andre Omraader af Søretten.

Konferencens næste Opgave vil dreje sig om at finde en Løsning af Spørgsmaalet om Skibshypoteker.

Esbjerg—London Ruten opgivet. Esbjerg, 28. September. (Ritz. Bur.) Den direkte Esbjerg—London Rute er opgivet. Rutens Agent i Esbjerg har fra London modtaget Telegram om, at Damperen »Seagull«, der hidtil har besørget Ruten, ikke kommer mere.

Søretsdøm. Frederikshavn, 28. September. (Ritz. Bur.) Ved Frederikshavns Soret er der i Dag tilkendt Svitzer i Bjergeløn 3,000 Kroner for Bjergningen af 3/m. Sk. »Vera« af Marstal, som den 11. April strandede paa Læsø Nordvestrev.

Bogense Havn. Bogense, 28. September. (Ritz. Bur.) Bogense Byraad vedtog i et ekstraordinært Møde d. 27. ds. at lade Bogense Havn udvide og uddybe til 14 Fod. Omkostningerne derved bliver 130,000 Kr.

Søfolks Ulykkesforsikring.

Vi har modtaget følgende:

Med Hensyn til Ulykkesforsikring af Søfolk, i Henhold til Lov af 1ste April 1905, skal jeg tillade mig efter egen Erfaring at give enhver Skibsfører, af hvis Besætning nogen kommer til Skade om Bord, et velment Raad: Sørg for saa vidt muligt at efterse Lægens Attest, før samme bliver indsendt til Ulykkesforsikringen, da den indsendte Lægeattest mulig kan have faaet en saadan Ordlyd, at den kan have til Følge, at den Tilskadekomne ikke vil faa nogen Erstatning, selv om han maaske har faaet en livsvarig Skade.

Omkring den 25. Oktober 1909 lossede jeg en Lading Limlæder i Glückstadt og arbejdede under Losningen selv i Rummet. Da Limlæder som bekendt er nedlagt i Klorkalk, kan det Tilfælde indtræffe, at Hænderne under Arbejdet kan revne i Huden, hvad jeg anlager var Tilfældet her. Formodentlig har der været et giftigt Stof til Stede, som ved denne Lejlighed er trængt ind i Blodet, da begge mine Hænder nemlig straks efter Losningen begyndte at svulme op.

Den 28. Oktober gik jeg Holtenau ud, men maatte samme Dag returnere og søge nærmeste Havn, da mine Hænder og Haandled svulmede saa hurtigt op, og Smerterne blev saa stærke, at det var mig umuligt at holde det ud. Jeg søgte Marstal som nærmeste Havn og sendte straks Bud efter en Læge, som Dagen derpaa foretog en Operation paa højre Haand. Et Par Dage derefter foretoges atter en Operation paa højre Haand og samtidig en paa venstre. Under og efter disse Operationer blev alle Lægens Anordninger overholdt paa det strængeste.

Da jeg betragtede det passerede som et Ulykkestilfælde i Skibets Tjeneste, blev Meddelelse fra Skib og Attest fra Læge hurtigst tilsendt Ulykkesforsikringen, og da jeg efter 13 Ugers Forløb endnu blev behandlet af Læge, talte jeg med denne for om muligt at faa Erstatning fra Forsikringen. Lægen bad mig dog om foreløbig at forholde mig rolig, da han (Lægen) vilde faa Underretning fra Forsikringen, naar de 13 Uger var omme. Da der imidlertid ikke kom nogen Meddelelse til Lægen fra Forsikringen, tilskrev jeg samme og anmodede om at faa Dagpenge.

Ulykkesforsikringen tilskrev mig saa, at da det efter Lægeattesten var oplyst, at jeg havde paadraget mig Bylder paa begge Hænder under Losning af Limlæder, formentes Tilfældet ikke at kunne komme ind under Lov af 1ste April 1905.

Da Hænderne vedblivende var daarlige, henvendte jeg mig personlig paa Ulykkesforsikringens Kontor i København, hvor det blev mig forklaret, at Lægeattesten lød paa Bylder paa Hænderne, hvorfor Forsikringen efter at have overvejet Sagen flere Gange erklærede at maatte holde sig til Lægeattesten.

Skibets Erklæring lød paa Blodforgiftning med Betændelse, men Lægens paa Bylder paa Hænderne. Disse maa dog antages ikke at have været saa ufarlige, da

Lægen de første 24 Dage tilsaa mig hver eneste Dag og senere med et Par Dages Mellemlum.

Jeg indankede Sagen til Ministeriets Afgørelse, men af dettes Skrivelse af 18. Juni 1910 fremgaar det, at det tiltræder Raadets Afgørelse.

Jeg antager, at hvis Lægeattesten havde været svarende til Sygdommen, vilde Raadet maaske have taget anden Bestemmelse. Jeg selv anser mig for forurettet, da min højre Haand har taget saa megen Skade, at jeg ikke vil blive fuldkommen arbejdsdygtig for Fremtiden.

H. Knudsen.

Fører af »Albertine« af Marstal.

Vejroversigt over Nordatlantterhavet for Oktober Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Lufttrykket stiger over Fastlandene, navnlig Nordamerika, medens det falder over Havel, særlig i Nærheden af det islandske Minimum. Lufttryksforskellen og med den Vindstyrken tillægger betydeligt udenfor Troperne. Omraader med over 5 pCt. Vindstille findes endnu kun Syd for 30° N. Br.

Ved Irlands Kyst og i Biskaya Bugten er Vindretning og Styrke overordentlig foranderlig, og ved Portugals Kyst er vestlige Vinde fremherskende. Paa den afrikanske Kyst Nord for Kap Verde blæser Vinden fra Ø., NØ. indtil NNV., idet den daglig drejer sig med Solen. Ved Kap Verde er den oftest NØ., men dog af og til stormende med Taage fra Retninger mellem SØ. og SV. Ved hele Guinea Bugtens Kyst forekommer Tornados. I Kamerun bliver Vejret nu mere stadigt. — Ved Kysterne af Kanada, Ny-Skotland og den nordlige Del af De Forenede Stater er SV. og navnlig NV. Vinde hyppige; NV. Vinden bliver dog om Natten ofte helt flov tæt under Land. Ved Sydstaternes, særlig Carolinas Kyst, forekommer ofte N. og NØ. Vinde. Ved Meksiko Kysten er Vindforholdene foranderlige; »Northers« er ikke sjældne, de indledes ofte af meget fugtige SØ. Vinde med Taage, hvorefter Vinden i Regnbyger drejer sig gennem SV. til NV. og N.

Den polare og ækvatoreale Grænse for NØ. Passaten er, sammenlignet med September, rykket betydeligt mod Syd, medens SV. Monsunen bliver svagere og uregelmæssig.

Stormene tillægger i Styrke, og Hyppigheden er for store Strækningers Vedkommende dobbelt saa stor som i September. Mellem 20° og 60° V. Lgd., altsaa midt paa Oceanet, forekommer de absolut hyppigst (hust og her over 20 pCt.), men inde ved Kysterne væsentlig sjældnere. Dog maa man stedse regne med daarligt Vejr i Omegnen af Golfstrømmen mellem Kap Hatteras og Bermudas, saa meget mere som Faren for Orkaner her træder til.

Orkaner forekommer hyppigst i Oktober. Det sikreste Kendetegn paa en Orkan, der nærmer sig, er en forstærket, bygeagtig Passat, der muligvis drejer sig til SØ. — navnlig naar der samtidig indtræder svær Dønning af SØ. Paa Grund af Stormarealets ringe Udstrækning yder Barometret i mange Tilfælde ikke nogen rettidig Advarsel. Orkanerne viser i Oktober udpræget Tilbøjelighed til at bøje mod N. og NØ. og kommer sjædent ind over Fastlandet som Følge af det gennemsnitlig høje Tryk, der hersker der.

Taage bliver sjældnere paa den amerikanske Side,

om end Hyppigheden over Bankerne og mellem Sable Island og Sandy Hook endnu stadig overstiger 10 pCt. Ved Kanalen, i Biskaya Bugten og Syd paa indtil Lissabon, kan man vente 3 pCt. Taage. Syd for 35° N. Br. kan Havet anses som taagefrit.

Is forekommer sjældent i Oktober, idet den holder sig til højere Bredder.

Hvad Forholdene i Aarangaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil d. 19. September, at der endnu i Begyndelsen af September er truffet Is i og ud for Belle Isle Strædet. De forenede Damperruter er nu tilsyneladende isfri.

Fragtmarkedet.

I det hele og store er Situationen ikke undergaaet væsentlige Forandringer i Ugens Løb. Uden Undtagelse bevarer de forskellige Markeder deres Fasthed fuldtud, og Udsigterne for den nærmeste Fremtid bærer Præg af, at man med Fortrøstning kan se den i Møde. Fra Østersøen har der været mere Liv i Korneksporten, og Raterne er steget lidt, ligesom ogsaa Trælastfragterne er en Kende bedre, men Hovedinteressen har ellers, som forleden meddelt, knyttet sig til Sortehavet, Azow og Donauen, hvorfra der igen udfoldedes megen Aktivitet til fulde Markedsrater. En Mængde Baade tjener gode Penge i denne Tid paa Sortehavsfarten. Saavel Østen som Nordamerika er faste Markeder, og mindre Stigninger har ogsaa fundet Sted her, selv om Befragtingernes Antal ikke har været stort. Grundtonen er dog god, hvilket ogsaa gælder La Plata, hvorfra Forretningen effektueredes til mindst forrige Uges Rater. Hvad Kulfragterne angaar, da ligger disse temmelig uforandret i alle Retninger, dog intet Steds lavere end for en Uge siden, snarere en Ubetydelighed bedre.

Østen. Kurrachee/udsøgt Havn 17/6 »nett terms«, prompt. Kalkutta/ Dundee 23/9 Jute, November. Hai-phong eller Saigon/Havre og Dunkerque 23/6 Ris, 24/ Majs, ultimo Oktober. Wladivostok/U. K. eller Kontinentet med Soyabønner 26/ én, 27/ to Lossehavn, Novbr./Decbr. Christmas Island/Hamburg eller Rotterdam 28/, Danzig og Stettin 30/, Fosfat pr. Septbr./Oktbr.

Sortehavet etc. Store Baade fra Odessa, Nikolajeff eller lign. Havn 11/ London eller Rotterdam, 11/3 Weser, 11/6 Hamburg. Mindre Baade 13/ à 13/3 N. C. Sulina/L. H. A. R. 12/ à 12/6, Hamburg 13/. Azow store Baade 12/ à 12/3 »any«, 6 d. ekstra Hamburg, mindre Baade 13/3 à 13/6 N. C. Fra Donauen sluttedes indtil 15/ N. C. 14/9 Danmark, én Lossehavn, 15/ to Lossehavn (3,400). Alle Laster er for prompt eller Oktober Lastning.

Middelhavet. 8/6 San Raphael og Toulon/Rotterdam (3,200), 7/ Carthagen/Middlesbro (3,800), 7/ Honnaine/Rotterdam (2,300), 12/6 Huelva/Charleston eller Savannah (4,500), alt med fri Despatch. For Fosfat betales 10/ Bona/Stettin (3,800).

Nordamerika. Golfen/U. K. eller Kontinentet 31/10½ én, 33/4½ to Havne, 112/6 Golfhavn/Buenos Aires eller La Plata, 25/ Wilmington/Liverpool eller Bremen, pr. tidlig Oktober.

La Plata. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 12/6 à 12/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), 14/ O. C. Colastine U. K. eller Kontinentet (÷ 6 d. direkte Havn).

Østersøen. 1/2½ à 1/3 Hvedebasis Petersborg/London eller Rotterdam, Mk. 26 Favn Pulpwood Østkysten Norge (750 Stds.). Libau 10 d. London eller Rotterdam, 11 d. Antwerpen og 1/2 Rouen, alt med fri Lastning. Kronstadt/Southampton 27/ D. B. B. (430 Stds.). Örnsköldsvik/London 22/6 D. B. B. (600 Stds.).

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 3/7½, Kronstadt, 4/ Pernau (1,550), 4/6 Karlskrona (800), 4/6 Königsberg (1,150), 3/10½ Lübeck (2,100), 3/6 Newfairwater (2,350), 6/1½ Neapel (2,800), 5/9 à 6/ Genua, 5/2 Algier (4,000), 5/9 Aleksandria (5,500). Fra Firth of Forth 3/7½ Kronstadt (3,400), Cardiff betalte 4/9 Newfairwater (1,100), 4/6 Honfleur (1,350), 4/9 Lissabon (2,400), Fres 7 Marseille, 6/7½ Genua eller Savona (2,800), 6/9 Spezzia (3,000), 5/ Piræus (3,200), 5/4½ Aleksandria (5,200), 7/ Las Palmas (2,200), 14/6 à 14/9 Rio Janeiro, 15/9 River Plate.

Havarier og Forlis.

Agra, Bark af Kristiania, strandede d. 28. September om Natten paa Gilbjergshoved. Barken var paa Rejse fra Göteborg til Selecta i den Botniske Bugt i Ballast; den er senere taget af Grunden af Svitzer. (Ritz. Bur.)

Fra Sø og Land.

Søroveri i Stillehavet. Et forvovent Forsøg paa at bemægtige sig en Damper »Buckmann« blev, i Følge »Shipp. Gaz.«, den 21. August d. A. gjort, da denne paa Vej til San Francisco var ud for Eureka. En Passager, der havde ladet sig indføre i Passagerlisten under Navnet Fred Thomas, skød Skibets Kaptajn, medens en Kammerat af Roveren samtidig søgte at gøre sig til Herre i Maskinrummet, men denne blev dog overmandet og lagt i Jern. Da Thomas saa, at hans Plan var mislykket, greb han et Redningsbælte og sprang over Bord. Han blev ikke fanget, skont der blev søgt efter ham i nogen Tid, hvorfor det maa antages, at han er druknet.

En Kapsejlad paa 15,000 Somil mellem to norske Barker. »Frederiksstad Blad« meddeler en fra New York modtagen Beretning om et interessant Kapløb mellem Bark »Bonanza« af Lillesand, Kaptajn Tellefsen, og Bark »Gaa paa« af Arendal, Kaptajn Gundersen. De sejlede begge fra Padang paa Sumatra 16. April med værdifulde Kaffeladninger. »Bonanza« havde 25,000 Sække om Bord. »Gaa paa« havde antagelig det samme, og begge Fartøjer er paa c. 600 Reg.-Tons.

Rejsen gik Syd om Kap og derfra til New York. Skibene saa ikke hinanden paa hele Turen, som tog 135 Dage.

»Bonanza«, der var afgaaet nogle Timer før Konkurrenten, ankom til New York 30. August Kl. 7 Aften. »Gaa paa« var lige efter, idet den ankom den følgende Dag Kl. 1 Middag. Vejret havde været slet, og Rejsen var forholdsvis lang, idet »Bonanza« nemlig tidligere har gjort Turen paa 93 Dage.

Verdens største Dampskibsselskaber. I Følge tyske Blade disponerer nedennævnte Dampskibsselskaber over følgende Antal Dampskibe og Brutto Reg.-Tons:

Aar	Rederi	Antal Dampskibe	Brutto Reg.-Tons
1910	Hamburg-Amerika Linie	168	934,000
1910	Norddeutscher Lloyd	134	679,000
1910	White Star Line	30	461,000
1910	British India Steam Nav. Co.	111	452,000
1910	Ellerman Lines (inkl. Bucknall's)	113	450,000
1910	Peninsular and Oriental S. N. C.	58	412,000
1910	Alfred Holt & Co.	65	381,000
1910	Elder Dempster & Co.	113	345,000
1909	Nippon Yusen Kaisha (Japan)	79	307,000
1908	Messageries Maritimes	66	296,000
1910	Union Castle Line	41	295,000
1910	Navigazione Generale Italiana	108	290,000
1910	Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa	56	272,000
1908	Compagnie Générale Transatlantique	70	269,000
1910	Furness Line	96	268,000
1910	Leyland & Co.	42	249,000
1910	Cunard Line	21	234,000

Til Sammenligning kan tjene, at Det Forenede Dampskibsselskab i 1908 ejede ialt 135 Dampskibe og Lægtene, med 91,904 Reg.-Tons.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2116. Vrag eksisterer ikke. Kattegat. Det er nu konstateret, at det formodede Vrag i Kattegat paa 57° 38' N. Br. 11° 0' Ø. Lgd. ikke eksisterer. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2068. Kjøbenhavn 1910.)

2117. Vrag afmærket. Tangen Ø. Kattegat. Vraget af den 3-mastede Skonnert, der var sunket 1 Sm SØ for Tangen Lystønde, ligger paa 56° 38' N. Br. 11° 2', Ø. Lgd. 2 Master og c. 2 m af Stumpen af den 3die Mast er over Vandet. Vraget ligger i 13,5 m Vand og der er 7,2 m Vand over Skroget. En Vraglystønde er udlagt e. 100 m Ø. for Vraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2069. Kjøbenhavn 1910.)

2118. Skydevagere inddraget. Tunø-Knob. Kattegat. Skydevagerne i Farvandet omkring Tunø-Knob er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2010. Kjøbenhavn 1910.)

2119. Havnesignaler. Kjøbenhavns Havn, Sundet. Den 1ste Oktober 1910 forandres Naisignalet for at Bomløbet i Kjøbenhavns Havn er spærret, saaledes: 1 rød Lanterne hejst paa en Mast ved Løhøts V.-Side betyder, at Bomløbet er spærret.

Den 1ste Oktober 1910 vil om Natten følgende Signaler blive vist fra Knipsbro og Langebro: 1 rød Lanterne betyder, at Gennemgang kan ikke finde Sted. 2 røde Lanterner betyder, at Skibe kan passere N.-fra, 3 røde Lanterner betyder, at Skibe kan passere S.-fra. For Langebros Vedkommende skal N.-fra kommende Skibe passere gennem det V.-lige Løb og S.-fra kommende Skibe gennem det Ø.-lige Skib. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 297. Havne-Lods, Side 81. Fyr-Port. Nr. 213, 215 A., B.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2120. Grund afmærket. Håstvilan Fyr NNØ. Stockholm Skærgaard, Sverig. En 4,3 Grund er fundet NNØ. fra Håstvilan Fyr. Grunden er afmærket med en Stage paa 59° 28' 11" N. Br. 18° 24' 54" Ø. Lgd. og med en Stage med Kost paa 59° 28' 9" N. Br. 18° 24' 54" Ø. Lgd.

2121. Fyr forandret. Svedudden. Stockholm Skærgaard. Svedudden Fyr viser nu uforstærket hvidt Lys med To-Formørkelse hver 10 Sek. fra N. 52° Ø. til N. 70° Ø. og fra N. 75° Ø. gennem Ø. til S. 85° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 59° 50' 32" N. Br. 19° 5' 6" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 286. Kjøbenhavn 1910.)

Samtidig slukket de røde Ledefyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1960. Kjøbenhavn 1910.)

2139. Fyr forandret, Fyr tændt. Farn Islands. Inner Sound, Black Rocks Point Fyr er tændt, Farn Island høje Fyr er forandret og Farn Island livide Fyr er slukket. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1904. Kjøbenhavn 1910.)

2140. Nat-Skydeøvelser. Moray Firth. Skotland. Fra den 27de September til den 10de Oktober 1910 afholdes Skydeøvelser om Natten i Moray Firth. Skydningen vil finde Sted e. 5 Sm paa begge Sider af Liniën Tarbet Ness—Covesa Fyr og e. 4 Sm fra begge Kyster. Tarbet Ness: 57° 52' N. Br. 3° 46' V. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2141. Lystønde udlagt. Poole Bar. England. Paa S.-Siden af Ledelinien til Poole, e. 1,2 Kbl S. for den nuværende Bar Tonde, er udlagt en sort, spids Lystønde, mærket: Poole Bar, der viser hvidt Lys med Formørkelse hver 10 Sek. Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek., 8,5 Kbl N. 3° Ø. fra Standlast Point, der ligger paa 50° 38', N. Br. 1° 55', V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2142. Lystønde udlagt. Bahia de Anna de Chaves. Ilha de S. Thomé. Portugisisk V.-Afrika. Om kort Tid udlægges paa S.-Enden af Grunden Pescadores i Bahia de Anna de Chaves en Lystønde, der viser grønt Lys.

2143. Fyr tændes. Ponta das Lages. Ilha das Flores. Azorerne. Den 10de Oktober 1910 tændes et Fyr ved Ponta das Lages paa SØ-Pynten af Ilha das Flores. Fyret viser hvidt Tre-Lyn hver 20 Sek., det lysr fra N. 54½° Ø. gennem Ø. og S. til S. 83° V. Flammens Højde: 90 m. Synsvidde: 32 m. Eirkantet Steutarn omgivet af Beboelsesbygninger, der ligger tæt SV. for Lages By og Havn. 39° 22' 30" N. Br. 31° 11' 20" V. Lgd. (Kort Nr. 91.)

2144. Ledefyr flyttet. Cove Head. Prince Edward Island. Paa Grund af Forandringer i Farvandet er Cove Head Ledefyr paa N.-Kysten af Prince Edward Island flyttet til Indrenden af Bølgebryderen S. for Havnen paa den Ø.-lige Side af Indløbet. De staar paa en 15 m høj Banke. Fortyret: 46° 25' 48" N. Br. 63° 8' 41" V. Lgd. Bagfyret staar 74 m S. 9° V. fra Fortyret.

2145. Klippe fundet. St. John Island SØ. St. John Bay. Newfoundland. En Klippe, Evangeline, med 3,2 m Vand er fundet SØ. for St. John Island 14 Kbl S. 27° V. fra Horn Island Banke og S. 60° Ø. fra Seal Rocks Ø.-Ende.

2146. Tønde ombyttes. Seal Harbor. Mount Desert Island. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. Seal Harbor Spidstønde 2 vil hvert Aar i Tiden fra 1ste Maj til 1ste November blive ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. 44° 17' 10" N. Br. 68° 13' 52" V. Lgd.

2147. Mindre Dybde. Green Point Shoal. Metinic Island. Maine. Green Point Shoal paa Ø.-Siden af Metinic Island er større end vist i Kortene. Grunden med under 9 m Vand er e. 900 m i NNW—SSØ. og e. 275 m bred. Dybden er 6,4 m paa Midten af Grunden. 43° 53' 0" N. Br. 69° 6' 10" V. Lgd. Dybderne svarer til Middellavvandet.

2148. Grunde. Two Bush Channel. West Penobscot Bay. Maine. Om trent 2,3 Sm SSV. fra Two Bush Island Fyr er fundet 8,2 m Vand ved Middellavvandet paa 43° 55' 43" N. Br. 69° 5' 29" V. Lgd. og 11 m Vand ved Middellavvandet paa 43° 55' 52" N. Br. 69° 5' 55" V. Lgd.

2149. Grunde fundet. Bay Ledge. West Penobscot Bay. Maine. I Indløbet til West Penobscot Bay er der fra det læggeste af Bay Ledge, der ligger paa 43° 58' 1" N. Br. 68° 51' 41" V. Lgd., ved Middellavvandet fundet 5,4 m Vand i

2122. Grund afmærket. Trunklippen Ledefyrline. Uleåborg Distrikt. Botteniske Bugt. Finland. En Grund, »Haversten«, med 8,5 à 10 m Vand og en enkelt Sten med 7,2 m Vand er fundet i Trunklippen Fyrline c. 556 m N. for Holmen Tankar. En hvid og rød vandret stribet Stage med Kors er udlagt i 8,2 m Vand paa 63° 57' 19" N. Br. 22° 51' 10" Ø. Lgd.

2123. Sømærke udlagt. Åbo Distrikt. Botteniske Bugt. I Åbo Distrikt er til Brug for de russiske Krigsskibe udlagt følgende Sømærke: En 3,1 m Grund er afmærket med en hvid Vager med N-lig Topbetegnelse paa 59° 54' 28" N. Br. 22° 17' 48" Ø. Lgd. og med en sort og hvid Vager med V-lig Topbetegnelse. En 2,2 m Grund er afmærket med en hvid Vager med N-lig Topbetegnelse paa 59° 53' 9" N. Br. 22° 13' 38" Ø. Lgd. En 3,2 m Grund er afmærket med en rød Vager med S-lig Topbetegnelse paa 59° 53' 28" N. Br. 22° 10' 54" Ø. Lgd. Desuden er paa Holmen Læderklippe opført en sort og hvid vandret stribet, trekantet Tavle paa 59° 53' 44" N. Br. 22° 10' Ø. Lgd.

2124. Oplysning om Fyr. Schepeløv. Karavald. Finske Bugt. Rusland. Grænserne mellem Lysvinklerne i Schepeløv hvide og røde Lysfyr er ikke skarp. Fyret vil snarere vise hvid-røde Lys fra N. 80° V. til N. 75° V. og fra N. 80° Ø. til N. 85° Ø. (Kort Nr. 155.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2025. København 1910.)

2125. Fyrskibet »Sartischef« atter udlagt. Fyrskibet »Sartischef« er atter udlagt. Near Strømen er i Uorden gives Taagesignal med Klokke. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1167. København 1910.)

2126. Lystønde inddraget. Moonsund. Lystønden, der til Forsøg var udlagt i Indløbet til Moonsund, er indtaget paa Grund af Beskadigelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2027. København 1910.)

2127. Fyr. Kertel. Dagø. Moonsund. Fyret ved Kertel er et hvidt, fast Fyr, der lyser fra Land gennem N. til N. 13° Ø. Det står paa Broholvet. Flammens Højde: 2,1 m. Synsvide: 1,2 Sm. Bagfyret er et rødt, fast Fyr (ikke hvidt, som tidligere oplyst), der lyser Horisonten rundt. Det står ved Stranden 543 m S. 44° V. fra Fyret. Flammens Højde: 6,1 m. Synsvide: 3 Sm. (Kort Nr. 205.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2028. København 1910.)

2128. Vindsignaler. Øst- og Vestpanssen. Tyskland. Signalerne fra Vind-senaleren ved Memel-Sidersnitze bliver permanent viste om Natten.

Fra 1ste Oktober 1910 og indtil videre forbliver forsøgsvis Vindsignalerne for Brustøret og Rixhoff, som vises fra Sematorstationerne ved Pillau (54° 38' 2" N. Br. 19° 53' 2" Ø. Lgd.), Schiewenhorst (54° 20' 2" N. Br. 18° 56' 2" Ø. Lgd.) og Hela (54° 36' N. Br. 18° 49' Ø. Lgd.) ogsaa viste om Natten. For at man skal skelne mellem Signalerne fra Attemeldingerne og Signalerne fra de følgende Morgenmeldinger sendes Vindretningsserier og Vindstyrkerne Kl. 6½ Fm. fra April til September og Kl. 7½ Fm. fra Oktober til Marts. Tillige stilles som særligt Signal den øverste Arm skraat opad. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1389. København 1909.)

2129. Fyr flyttes. Kontienen. Prøgel. Königsberg. Kontienen Ledefyr gen-nem Holsteiner Gørdnen i Prøgel forløjtes, samtidig flyttes Fyret 142 m V. hen til 54° 41' 43" N. Br. 20° 26' 33" Ø. Lgd. Under Ombygningen fra 10de September til c. 15de Oktober er Fyret slukket og et midlertidigt hvidt, fast Fyret er tændt 45 m V. for det nuværende. Flammens Højde: 16 m. Fyret vises fra en Stang med Trekant paa Toppen.

2130. Opmaalingsbakte. Hahischberg. Rixhoff. Opmaalingsbakken paa Hahischberg vil først blive opført i Foråret 1911. 54° 49' 1" N. Br. 18° 21' 2" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 124. København 1910.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2131. Fyr forandret. Måholmen. Sverig. Måholmen Fiskerfyr viser nu grønt Lys med Formærkelser fra S. 54° V. gennem V. til N. 75° V., hvide Lys med Formærkelser fra N. 75° V. til N. 54° V. og rødt Lys med Formærkelser fra N. 54°

V. til N. 37° V. Linsapparat af 6te Orden. Der er ikke Vagt ved Fyret. Nærmere Oplysninger følger. 57° 35' 10" N. Br. 11° 44' 57" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 196 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 247.)

2132. Grund afmærket. Sotefjord. Bohus Kyst. En Stage med Kors skal udlægges V. for 5,2 m Grunden paa 58° 26' 56" N. Br. 11° 13' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1946. København 1910.)

2133. Grund fundet. Gåse V. Bohus Kyst. V. for Gåse er der fundet en Grund med 3 m Vand paa 58° 41' 34" N. Br. 11° 10' 38" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2134. Fyr tændt. Sklinna. Heimæ. Norge. Den 15de Oktober 1910 tændes Sklinna faste og hurtigblinkende Vinkelfyr paa Heimæ. Det viser hvidt, fast Lys fra S. 47° V. fri N. om Langtaren, til S. 55° V., fri S. om Breigrunden; hvidt To-Blink derfra til S. 58° V., fri N. om Grundraas; hvidt, fast Lys derfra til S. 68° V., fri S. om Slagterskoltene og Galtaren; hvidt Et-Blink derfra til S. 87° V., fri N. om Høstskoltene og Taktaren; hvidt, fast Lys derfra gennem V. til N. 130° V., fri V. om Kvaløskoltene og Høstskoltene; hvidt Et-Blink derfra gennem N. til N. 40° Ø., vel fri Ø. om Sliflæsene og Højbræken; hvidt, fast Lys derfra til N. 10° Ø. vel fri V. om Leirbaen og Storgrund; hvidt To-Blink derfra til N. 16° Ø., fri Ø. om Leirbaen; hvidt, fast Lys derfra til N. 19° Ø., fri V. om Blindbærgsgrund; fast, rødt Lys derfra til N. 27° Ø., fri Ø. om Vegetaren; hvidt, fast Lys derfra til N. 44° Ø., fri V. om Revfaldet; fast, grønt Lys derfra gennem Ø., til S. 74° Ø., fri S. om Metaren og Seiskoltene; fast, rødt Lys derfra til S. 65° Ø., fri S. om Onnastarrene; fast, hvidt Lys derfra til S. 58° Ø., fri N. om Baekaren; fast, grønt Lys derfra til S. 53° Ø., fri S. om Meljordbaen; hvidt, fast Lys derfra til S. 30° Ø., fri Ø. om Givnaren og Spøshene; fast, rødt Lys derfra til S. 22° Ø., fri V. om Lillearen og Ø. om Bræken ved Kalvø; fast, grønt Lys derfra gennem S. til S. 47° V. Flammens Højde: 45 m. 14 m højt, rødt Tarrn. Synsvide: 18,5 m for hvidt, 14,2 m for rødt og 12,2 m for grønt Lys. Brændetid: 1. Aug.—15de Maj. 65° 12' 5" N. Br. 11° 0' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 942. København 1910.)

2135. Fyrlampe tændt. Steinsfesa. Leka. Den 15de Oktober tændes Steinsfesa Fyrlampe ved Leka. Den viser Et-Lyn hver 5 Sek. og viser hvidt Lys fra N. 74° V. til N. 81° V., fri N. om Einarfaldene, i denne Lysvinkel ligger Kaate-vegetaren, Vestre Kaatevegetaren, Metaren og en nyfundet 13 m Baas, der ligger c. 1 Kil S. for Seiskoltene; rødt Lys derfra gennem V. til S. 85° V., fri S. om Meljordbaen; hvidt Lys derfra til S. 72° V., fri N. om Vestvegetaren og godt fri N. om Givnaren; grønt Lys derfra til S. 57° V., fri N. om Ustaren; rødt Lys derfra gennem S. til S. 51° Ø., midt imellem Rødstjærggrundene og Ledholmtarrene; grønt Lys derfra til S. 71° Ø.; rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 67° Ø., fri N. om Steinstarrene og Uertaren; hvidt Lys derfra til N. 24° Ø., fri Ø. om Sengskjærsløen; rødt Lys derfra gennem N. til N. 21° V., midt imellem Skarvfløsa og Tannaflløse; grønt Lys derfra til N. 74° V. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt. Brændetid: 1ste Aug.—15de Maj. 65° 8' 40" N. Br. 11° 31' 45" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. København 1910.)

2136. Dybde. Thomas Smitgat. Zeegat van Terschelling. Holland. Om-trent midt imellem Spidstønde Nr. 3 med Kors og den røde Kigletønde Nr. 4 med Kægle over Diamant i Thomass Smitgat er Dybden i en Afstand af c. 50 m fra Linien gennem ovennævnte Tønder kun 2^o m.

2137. Vrag borttaget. Vilestrøm. Zeegat van Terschelling. Vraget af Tjalken »Drie Gebrøders« er borttaget. Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2085. København 1910.)

2138. Forandring af Ledefyr. Harwich Harbour. England. Den 22de September tændes Felixstowe hvide Ledefyr, der holdt overet i N. 16° Ø. Leder i dybt Vand til Havnen ved Harwich.

S. 39 $\frac{1}{4}$ 0. i 300 m Afstand, 7,5 m Vand i S. 45 $\frac{1}{4}$ 0 V. i 1100 m Afstand og 8,5 m Vand i S. 56 $\frac{1}{2}$ 0 V. i 1000 m Afstand. Dyrtegaende Skibe bør gaa mindst $\frac{3}{4}$ Sm S. og V. om Bay Ledge.

2150. Grund fundet. Roaring Bull Ledge NV. West Penobscot Bay, Maine. Omtrent $\frac{1}{2}$ Sm NV for Roaring Bull Ledge er der ved Middellavde fundet 8,2 m Vand paa 49° 52' 10" N. Br. 69° 12' 21" V. Lgd.

2151. Grund fundet. Tennant Harbor, Maine. Omtrent $\frac{1}{2}$ Sm N. 84 $\frac{1}{2}$ 0. fra Tennant Harbor Fyr er der ved Middellavde fundet 7,5 m Vand paa 43° 57' 44" N. Br. 69° 10' 11" V. Lgd. Herfra strækker et Rev med 11 à 12 m Vand sig $\frac{1}{2}$ Sm S. i.

2152. Klippe fundet. Flat Island Ledge N. Moosabec Reach V-lige Indløb, Maine. Omtrent 1,5 Sm N. 76° 0' fra Nash Island Fyr er der fundet en Klippe med 3 m Vand ved Middellavde paa 44° 28' 13" N. Br. 67° 42' 46" V. Lgd.

2153. Mindre Dybde. Jonesport, Moosabec Reach, Maine. Omtrent 90 m SSW fra Yderenden af Værfiet ved Jonesport er fundet 4 m Vand ved Middellavde paa 44° 31' 35" N. Br. 67° 36' 54" V. Lgd.

2154. Dybde paa Grunde. Narraguagus Bay. I Indløbet til Narraguagus Bay er der ved Middellavde fundet følgende Dybder: Omtrent 180 m S. for 4,5 m Stedet paa Jo Leightons Grund er der fundet 4,5 m Vand paa 44° 23' 35" N. Br. 67° 49' 59" V. Lgd. Paa 44° 25' 37" N. Br. 67° 50' 39" V. Lgd. er der fundet 4,5 m Vand og paa 44° 26' 56" N. Br. 67° 48' 18" V. Lgd. 3 m Vand.

2155. Fyr tændt. Sheepshead Bay. New York Lower Bay. Paa Styrhordis Side i den gravede Kende i Sheepshead Bay er der tændt følgende Fyr: Sheepshead Bay ydre Fyr, der er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m, og Sheepshead Bay indre Fyr, der er et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4 m.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2156. Baake opført. Becket Rock. Mageres Harbor. Yucatan Ø-Kyst. Becket Rock Baake er atter opført. Det er en 3 m høj, hvid Cementpille med cylindrisk Topbetegnelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2595. Kjøbenhavn 1909.)

2157. Grund fundet. Puerto Barrios. Honduras Bay. Guatemala. En Grund med 4,5 m Vand, Munderbund, ligger 2,5 Kbl S. 45° V. fra Puerto Barrios Pier, der ligger paa 15° 44' 12" N. Br. 88° 37' 15" V. Lgd.

2158. Fyr tændt. Cape Honduras. Honduras. Paa Yderenden af Cape Honduras er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 17 m. 15 m høj, rødt Taarn. 16° 1' N. Br. 86° 3' V. Lgd.

2159. Fyr forandret. Shelter Cove. Colon Harbor. Panama. Det grønne, faste Fyr paa N.-Siden af Indløbet til Shelter Cove er forandret til et hvidt, fast Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1859. Kjøbenhavn 1910.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2160. Fyr midlertidig forandret. Santa Caterina. Gaeta. Italien V.-Kyst. Santa Caterina Fyr ved Gaeta viser midlertidigt hvidt, fast Lys. 41° 12' 26" N. Br. 13° 55' 29" Ø. Lgd.

2161. Fyr tændt. Scoglietto. Portoferraio. Elba. Italien. Tæt ved den trigonometriske Station paa den lille Ø Scoglietto, N. for Portoferraio, er tændt et rødt Fyr med En-Formkølsler hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 8 Sm. Gul, firkantet Bygning med 8 m høj, rundt Taarn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 42° 49' 40" N. Br. 10° 19' 55" Ø. Lgd. Det er forbudt at lande paa Øen uden særlig Tilladelse.

2162. Fyr midlertidig slukket. Sa. Sabba. Bai von Muggia. Golf von

Kjøbenhavns Børskurs d. 29. Septbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 $\frac{1}{4}$ — 94	93 $\frac{1}{2}$	94
Danmark	50 — 49 $\frac{1}{4}$	49 $\frac{3}{4}$	50
Norden		88	89 $\frac{1}{4}$
København	3 — 2 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	3
Carl	75 — $\frac{1}{4}$	75 $\frac{1}{4}$	75 $\frac{1}{2}$
Dannebrog	82 $\frac{3}{4}$	82 $\frac{3}{4}$	83
Skjold	47 $\frac{3}{4}$ — 48	47 $\frac{3}{4}$	48
Urania		2 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$
Union	2 $\frac{3}{4}$	2 $\frac{1}{2}$	2 $\frac{3}{4}$
Dampsk. af 1896		82 $\frac{1}{2}$	83
Hejmdal		91 $\frac{1}{2}$	93 $\frac{1}{2}$
Østasiatiske	143 $\frac{1}{2}$ — 143	143	143 $\frac{1}{4}$
Østersøen	2 — 1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2
Nordsøen		2	10
Gorm		73 $\frac{1}{2}$	76
Torm		56	70
Inga	1 $\frac{1}{2}$	1 $\frac{1}{2}$	2
Cimbria		36	50
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		3	5
Forenede Bugser-Selskab		45	55
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	44 $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$	44 $\frac{1}{2}$	44 $\frac{3}{4}$
Dampskibs Obligationer.			
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk. af 88		—	—
4 $\frac{1}{2}$ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5 % Østasiask Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3 % Stats amort.		—	—
3 $\frac{1}{2}$ % uops. Stats.		93 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Husejer Kreditk.	84 $\frac{1}{4}$ — 84	84	84 $\frac{1}{4}$
3 $\frac{1}{2}$ % Kbhvns. Kreditf.		90	90 $\frac{1}{2}$
4 % — — — 2. Serie.	94	93 $\frac{3}{4}$	95
4 % — — — 1.		96	98
3 $\frac{1}{2}$ % Østift. Kreditf.	88 $\frac{1}{4}$	88	89
4 % — — — 7.		92 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
3 $\frac{1}{2}$ % Landkreditk.	93	92 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$
4 % Østift. Kreditf.		92 $\frac{3}{4}$	93

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		149 $\frac{1}{4}$	150
Privatbank	107 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	107 $\frac{3}{4}$	108
Landmandsbank	134 $\frac{1}{4}$ — $\frac{3}{4}$	134	134 $\frac{1}{4}$
Handelsbank	136 $\frac{3}{4}$	136 $\frac{1}{2}$	136 $\frac{3}{4}$
Grundejerbank		23 $\frac{1}{4}$	24
Burm. & Wain	92 $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	92 $\frac{1}{4}$	92 $\frac{1}{2}$
Helsingørs Jærnsk.		70	70 $\frac{1}{2}$
Sukkerfabr.	253 — $\frac{1}{2}$	253 $\frac{1}{4}$	253 $\frac{3}{4}$
Bryggeri Aktier	175 $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$	175 $\frac{1}{2}$	175 $\frac{3}{4}$

Vekselkurser d. 28. Septbr. 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.17	18.13
Paris	72.10	
Amsterdam	150.70	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 28. Septbr. 1910.

Russiske Noter	216.45
4 $\frac{1}{2}$ % Russiske Consols	91.90
3 $\frac{3}{10}$ % — Boden Kredit	90.60
5 $\frac{1}{2}$ % Mexikanske 1899	100.10
5 $\frac{1}{2}$ % Rumænske Stats	101.60
4 $\frac{1}{2}$ % — — 1890	94.60

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 28,000, „Danmark“ 100,000, „Norden“ 26,000, „København“ 376,000, „Carl“ 28,000, „Skjold“ 54,000, „Dannebrog“ 28,000, „Union“ 124,000, „Dampsk af 1896“ 33,000, „Hejmdal“ 2,000, „Dansk-Russisk“ 192,000, „Østasiatisk“ 276,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Triest, Østerrig-Ungarn. Det røde, faste Havnefyrt paa Hovedet af Bølgebryderen i Petrolemshavnen Sa. Sabba er slukket indtil videre. 45° 36', N. Br. 13° 47', Ø. Lgd.

2168. Fyr slukket, Kukuljar, Morter, Dalmatien. Det røde, faste Fyr paa Klippen Kukuljar er slukket indtil videre. 43° 45', N. Br. 15° 38', Ø. Lgd.

IX. Den N. lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2164. Fyr forandret, Baake borttaget, Delagoa Bay, Afrika. Cipe Inyack Blinkfyrt giver nu Et-Blink hver 30 Sek. 25° 58', S. Br. 32° 59', Ø. Lgd. Baaken 4 Kbl N. 5° Ø. fra Reuben Point Fyr er borttaget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 635. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2165. Rev afmærket, Kapal Rif, Sumatra V.-Kyst. En sort Spidstønde skal udlægges V. for Kapal Rif paa 0° 32', N. Br. 99° 1', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 328. Kjøbenhavn 1910.)

2166. Tønde inddraget, Telok Dalam, Langsar Rivier, Sumatra Ø. Den sorte Stumtpønde Nr. 7 i Langsar Rivier paa 4° 32', N. Br. 98° 2', Ø. Lgd. er permanent inddraget.

2167. Advarsel, Riouw Red, Riouw Arkipel, Stangpønde Nr. 2 med Tre-kant paa Riouw Red maas ikke løbes klos af, da der findes Sten 25 m Ø. for Baaken.

2168. Lystønde udlagt, Westervaarwater, Soerabaja, Java N.-Kyst. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lyg, er udlagt i Westervaarwater Ø. for Ledehylinien, ligeover for den yderste hvide Lystønde, der ligger paa 6° 53', S. Br. 112° 44', Ø. Lgd.

2169. Klippe, Gauseway Cove, Wei Hai Wei, China. En Klippe, 0,5 m over Vandet ved Lavvande, ligger 300 m N. 73° Ø. fra Observatory Island Flagstang i Causeway Cove ved Wei Hai Wei. Observatory Island Flagstang: 37° 30', N. Br. 122° 9', Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2170. Danmark. — Justitsministeriet har den 15de August 1910 udstedt Bekendtgørelse om en mellem Kongeriget Danmark og Kongeriget Sverrig afsluttet Deklaration om Ret for pestsmittede, til danske Havne bestemte Fartøjer til at anløbe Karantæne-Stationen ved Kånsø.

Norge. — Det europæiske Rusland med Undtagelse af Guvernementet Archangelsk er erklæret for smittet af Kolera.

Malta. — Neapel er erklæret for smittet af Kolera.

Italien. — Trapezunt i Lilleasien og Galatz i Rumænien er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betynder Nyr Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anslættet; T: Tillæg.
Korts Nr.
R 4970 Lac de Bizerte, Juni 1910.
R 5151 Rade d'Hyères, Juni 1910.
Frankrig:

Udbredelsen af den traadløse Telegrafi. Som det fremgaar af en Oversigt, udstedt af det internationale Telegrafbureau i Bern, beløb Antallet af traadløse Telegrafstationer sig medio Marts i Aar til over et Tusinde. Denne Oversigt er endda ikke helt fuldstændig, da samtlige militære Stationer og de traadløse Stationer i de Forenede Stater ikke er medtaget. Det samlede Antal af Stationer turde derfor angives til omkring 1,800.

Indrettelsen af omtrent 800 af disse Stationer skyldes tysk Arbejde. Det tyske Telefunken-System har nemlig hidtil leveret 196 faste Landstationer, 410 Stationer til Krigsskibe, 31 til Handelskibe m. m. Af en Tabel, der dog kan trænge til Fuldstændiggørelse, fremgaar, at England har 311 Stationer; derefter kommer Tyskland med 279 og Frankrig med 167; Størstedelen af Stationerne falder paa Krigsskibe. Italien er opført med 88, Holland med 36, Sverrig med 27, Østerrig og Brasilien med 23, Danmark med 21, Japan med 17, Norge med 17, Rusland med 13 og saa videre.

Hvad Udbredelsen af de væsentligste, forskellige, traadløse Systemer angaar, da staar de tyske øverst paa den ikke helt fuldstændige Liste som anvendte paa 327 Stationer, medens Marconis System kun anvendes paa 233 Stationer. (Berl. Tid.)

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovanteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 29./9. — Alexandra, Nielsen, ank. Toulon 27./9. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 26./9. hertil. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 28./9. til Dunckerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Rotterdam 25./9. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. — Arno, Strubberg, afg. Genua 28./9. til Leghorn. — Aurora, Fischer, ank. hertil 24./9. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 22./9. — Beira, Lunge,

ank. Petersborg 26./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 29./9. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Bremfors 27./9. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 25./9. — Dagmar, Bøgvad, afg. Åbo 26./9. til Brahestad. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 27./9. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Wiborg 26./9. — Frederik, Thomsen, ank. London 25./9. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 28./9. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 28./9. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27./9. — Hengest, Munck, afg. herfra 27./9. til Riga. — Hjelm, Kyllsbech, ank. hertil 28./9. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Malaga 28./9. til Sevilla. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 28./9. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 28./9. — Kentucky, Andresen, afg. herfra 28./9. til Kristiania. — Kiev, Jørgensen, ank. Antwerpen 23./9. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 26./9. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 21./9. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 25./9. for Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. Antwerpen 28./9. til Swansea. — Louisiana, Ørsted, afg. Rotterdam 27./9. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Havre 23./9. — Moskø, Jon Jonsen, ank. Rotterdam 28./9. — Morsø, Sørensen, ank. Madeira 27./9. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. hertil 24./9. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Petersborg 24./9. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 24./9. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 27./9. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. Kristiansand 24./9. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 25./9. — Perm, Christensen, ank. Libau 22./9. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 28./9. for Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. hertil 26./9. — Saxo, Müller, ank. hertil 21./9. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 26./9. hertil. — Taasinge, ank. Bergen 27./9. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 26./9. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 28./9. hertil. — Tyr, Thaning, afg. herfra 27./9. til Windau. — Vendsyssel, Larsen, ank. Antwerpen 23./9. — Viking, Meyer, afg. Bergen 27./9. hertil. — Karin, ank. Liverpool 28./9. — Vadsø, ank. hertil 28./9.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. London 16./9. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 17./9. Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 26./9. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Nyborg 26./9. til Hungerburg. — Russ, Petersen, ank. Chatham 15./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Barry 18./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 21./9. til London. —

Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Chatham 17./9. til Belfast. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Rouen 23./9. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Bordeaux 27./9. til Swansea. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Swansea 17./9. — Newa, Dahl, ank. Hull 26./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Yxpila 28./9. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Piteå 28./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Wiborg 26./9. — St. St. Blicher, Christensen, pass. Kjøbenhavn 25./9. nordg. — Peter Willemoes, Møller, afg. Kronstadt 24./9. — G. Koch, Jørgensen, ank. Terneuzen 27./9. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Riga 27./9. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Calais 27./9. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Dordrecht 24./9. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Grangemouth 28./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Libau 24./9. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Libau 26./9. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Rouen 25./9. — Ajax, Brorsen, ank. Ostende 22./9.

Urania. Polarstjernen, Brandt, afg. Rotterdam 27./9. — Eklipatika, Hemmingsen, ank. Petersborg 16./9.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Libau 27./9. — Nordland, Møller, afg. Petersborg 27./9. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Dunston 21./9. — England, Andersen, ank. Avonmouth 23./9. — Holland, Poulsen, ank. Nakskov 24./9. — Rusland, Madsen, afg. Libau 28./9.

Europa. Europa, Hansen, ank. Petersborg 28./9. — Tyskland, Danstrup, pass. Hanstholm 28./9. for Gheit. — Belgien, Nielsen, afg. Grangemouth 27./9. — Frankrig, afg. Kronstadt 24./9.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Liverpool 25./9. — Nautik, N. Nielsen, ank. Nantes 24./9. — Nordsøen, Gram, ank. Malaga 23./9. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 26./9. for Sevilla. — Ellen, Hansen, pass. Lydd 27./9. for Gijon. — Fylla, Christensen, afg. Denia 26./9. til Almeria. — Gerda, Iversen, pass. Las Palmas 20./9. for London. — Hebe, Gregersen, ank. Cartagena 24./9. — Inger, Schiff, ank. Nantes 27./9. — Johanne, Thøgersen, afg. Hamburg 26./9. til Newcastle. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Kotka 27./9. — Laura, Pedersen, ank. Denia 27./9. — Cito, Jepsen, ank. Königsberg 26./9. — Marie, Jessen, ank. Valencia 26./9. — Nora, Larsen, afg. Antwerpen 26./9. til Stettin. — Napoli, Brinch, afg. Kuuulnooto 27./9. til Gijon. — Bodil, Uldall, ank. Königsberg 26./9. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'Onessant 25./9. for Barcelona. — Nerma, Mikkelsen, ank. Bordeaux 23./9. — Alfa, Lauritsen, afg. Arensburg 27./9. til Trångsund.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Pillau 25./9. — Russia, Poulsen, ank. Methil 27./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Leith 25./9. — Dania, Pedersen, ank. Rotterdam 25./9. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 25./9. — Euxinia, Lund, afg. Philadelphia 16./9. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 26./9. — Livonia, Jørgensen, afg. Petersborg 25./9.

Østersøen. Cimbrja, Nielsen, ank. Petersborg 16./9. — Patria, Larsen, afg. New Ports News 18./9. — Gratia, Sørensen, afg. Sarpsborg 27./9. — Astoria, Neergaard, afg. Norfolk 11./9.

Union. Frisia, Andersen, afg. Svendborg 27./9. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Caledonia, Hansen, ank. Methil 27./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 27./9. — Kotonja, Rasmussen, ank. Aleksandria 25./9.

Inga. Flaudria, Hansen, ank. Råfsö 24./9. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Methil 23./9. — Estonia, Winckler, ank. Methil 26./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Gedser 26./9. — Selandia, Troensegaard, afg. Helsingør 27./9. — Secalia, Jensen, ank. Methil 24./9. — Frumentia, Skov, afg. Grimsby 25./9. — Boscia, Skovgaard, ank. West Hartlepool 24./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Havre 20./9.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, pass. Perim 23./9. for Suez. — Tranquebar, van Deurs, afg. Yokohama 26./9. til Kobe. — Siam, Cortsen, afg. Havre 27./9. til Dundee. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Penang 24./9. til Suez. — Pangan, Knudsen, afg. Port Said 15./9. til London. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 19./9. for Colombo. — Samui, de Licht, afg. Frederikstad 26./9. til Middleshro. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Genua 23./9. til Port Said. — Cathay, Kruuse, ank. Durban 26./9. — St. Lucia, Ingeman, afg. Portland 24./9. til St. Thomas.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 27./9. — St. Croix, Kall, afg. Demerara 17./9. til St. Thomas.

Skandia. Seach Steenberg, Theiland, ank. Rotterdam 27./9. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Libau 26./9. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 26./9. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 28./9.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Tyne 26./9. — London, Bom, afg. Aalborg 26./9. til Riga. — Paris, Tholander, ank. Newcastle 22./9. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne Dock 27./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Hull 27./9. til Petersborg. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 24./9. — Roma, v. Thun, ank. Riga 24./9.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Aarhus 24./9. til Piteå. — Allan, Nielsen, ank. Aarhus 24./9.

Æro. Emanuel, Svane, ank. Dieppe 25./9. — Erindring, Nielsen, ank. Dunkerque 26./9. — Enighed, Jeusen, ank. Antwerpen 27./9.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. Newcastle 24./9. — Hamlet, Jørgensen, ank. Pernau 23./9. — Helge, Pii, afg. Blyth 23./9. — Rolf, Reese, afg. Blyth 22./9. — Niels R. Finssen, Olsen, ank. Rotterdam 22./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 28./9. — Helene, Sørensen, ank. Helsingfors 28./9. — Sjælland, Dam, afg. Libau 22./9. — Agnete, Hansen, ank. Karrebæksminde 28./9. — Hermia, Sonnichsen, ank. Libau 26./9. — Alice, Schultz, afg. Sunderland 27./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Libau 25./9. — Freja, Nielsen, ank. Nakskov 29./9. — Vera, Thing, afg. Methil 28./9.

Heimdæl. Helga, Vaaben Hansen, afg. Norrmaling 24./9. — Martha, Christensen, afg. Tyne Dock 27./9. — Elna, Rathje, ank. Methil 24./9. — Therese, Pedersen, afg. Barry 28./9. — Simone, Møller, afg. Rouen 26./9. — Jeanne, Løffer, afg. Swansea 28./9. — Vera, Risø, ank. Archangel 17./9. — Daisy, Olsen, ank. Gefle 24./9. — Anine, Leth, ank. Antwerpen 20./9. — Kamma, Larsen, afg. Archangel 22./9.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Ghent 26./9.

Thore. Kong Helge, Olsen, ank. Thorshavn 28./9. — Mjølner, Clausen, ank. Eskefjord 27./9. — Ingolf, Schiøtz, afg. Øfjord 28./9. — Ryvingen, Madsen, ank. Kjøbenhavn 28./9. — Ask, Bosh-Nielsen, afg. Kjøbenhavn 29./9. til Island.

Sejlskibe.

Svendborg. Zenitha, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 22./9. — Pallesen, Jensen, ank. Luleå 22./9. — Concordia, Henriksen, ank. Kjøbenhavns Red 22./9. — Primula, Madsen, ank. Kotka 22./9. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 22./9. — Immanuel, Jensen, ank. Stettin 23./9. — Pampa, Jensen, ank. Swinemünde 25./9. — Erhardt, Larsen, ank. Kjøbenhavns Red 26./9. — Urda, Hansen, ank. Folkestø 24./9. — Martin, Wilde, ank. Sødertelje 24./9. — Jason, Jørgensen, ank. Fécamp 24./9. — Lyø, Jensen, ank. Dunkerque 24./9. — Tritou, Nielsen, ank. St. Martin 21./9. — Skjold, Larsen, ank. Benodet 22./9. — Olga, Rasmussen, ank. Frederikshavn 23./9. — Capella, Hansen, ank. Kings Lynn 23./9. — Belona, Nielsen, ank. Dunkerque 22./9. — Rossing, Larsen, ank. Hersøsand 22./9. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Kalmar 22./9. — Roma, Jeusen, ank. Dieppe 26./9. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 26./9. — Valborg, Rasmussen, ank. Par 26./9. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Stege 28./9. — Delos, Andersen, ank. Newcastle 28./9. — Rota, Rasmussen, ank. Kristiania 27./9. — Lindhardt, Madsen, ank. Kjøbenhavns Red 27./9. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Nykjøbing S. 26./9. — I. M. Nielsen, Eriksen, ank. Fécamp 26./9. — Haabet, Andreasen, ank. Dieppe 26./9. — Hans Emil, Carlsen, ank. Hørnesand 27./9. — Althea, Skovgaard, ank. Helsingfors 27./9.

Æro. Jørgen Olsen, Christensen, ank. Odense 26./9. — Hekla, Hermansen, ank. Dieppe 24./9. — Concordia, Albertsen, ank. Samsø 25./9. — Fremad, Hansen, ank. Daglykke 26./9. — Abba, Petersen, ank. Fraserburgh 26./9. — Hansigne, Clausen, afg. Liverpool 26./9. til Malmø. — Hermod, Dreimann, ank. Warnemünde 24./9. — Amalia, Andersen, ank. Danzig 26./9. — Theodor, Andersen, ank. Kjøbenhavn 23./9. — Th. Lohse, Boye, ank. West Wemyss 27./9. — C. M. Petersen, ank. Pillau 27./9. — Vera, Thjellefsen, ank. Grimsby 26./9. — Agent Petersen, Frederiksen, er ank. Maracaibo. — Karen, Albertsen, ank. Ystad 27./9. — Dorteia, Boye, ank. Assens 27./9. — Genius, Bastrup, ank. Blyth, 26./9. — Smart, Christensen, ank. Yersey 27./9. — Peter, Ohlsen, ank. Frederikshavn 27./9. — Rota, Olsen, ank. Kramfors 28./9. — Herkules, Bager, ank. Danzig 28./9. — Solon, Rasmussen, ank. Travemünde 28./9. — Marthing, Friis, ank. Tornø 28./9. — Rolf, Christensen, ank. Torrevieja 27./9. — Nathalia, Eriksen, ank. Cange Island N. J. 27./9. — Malfridur, Hansen, ank. Vasser 27./9. — Lorenz, Leviussen, ank. West Wemyss 28./9. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Kalundborg 27./9. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Lissabon 27./9. p. R. t. Neapel. — Gloria, Fabricius, ank. Bridgeness 28./9.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 30. September 1910. — Søfolds Ulykkesforsikring. — Vejrodsigt over Nordatlantehavet for Oktober Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Elterretninger for Søfarende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Børskurs.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
 1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
 Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
 NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
 kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
 Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianderingsforretning

Enseforhandler af **Taifuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon. H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
 { 6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagren paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn
 findes nu

Reparationsværft
 med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre			
Anden Side - - - - -	25 -			
De øvrige Sider - - - - -	20 -			
Moderation for 5 Gange	10 Gange	26 Gange	52 Gange	104 Gange
10 %	20 %	30 %	40 %	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 4. Oktober 1910.

Skibe stoppede i England som usikre. Board of Trade har fornylig udgivet en Oversigt, som viser Antallet af de britiske og udenlandske Skibe, der som usikre midlertidig har været stoppet af Board of Trade i engelske Havne, i Tiden fra 1. Juli 1909 til 1. Juli 1910. Listen indeholder Navnene paa 20 Skibe, deriblandt 6 engelske og 14 tilhørende andre Nationer. (Det foregaaende Aar var Tallet 39, hvoraf de 19 var engelske). I intet af Tilfældene blev der forsøgt Appel, og kun i ét Tilfælde, nemlig paa et lille Skib med en mangelfuld Kedel, var det Besætningen, der havde klaget over Skibets Tilstand. I de 19 andre Tilfælde var det Board of Trade's Embedsmænd, som var skredet ind. I alle Tilfældene blev de stoppede Skibe fundet usikre ved Besigtelsen. Af de 20 Skibe var de 18 overlastet eller lastet paa en uheldig Maade; herunder var dog et Tilfælde, hvor der manglede Overfladeventilation for en Kulladning. Et Skib havde en mangelfuld Kedel og et andet et mangelfuldt Skrog.

»Shipp. Gaz.« skriver i Anledning af denne Liste, at det maa fremhæves, at de faa Skibe, som midlertidig har været stoppet, meget hurtigt er blevet frigivet igen, hvad der med andre Ord vil sige, at der ingen alvorlige Tilfælde har været imellem dem. I denne Forbindelse er det værd at lægge Mærke til, at mellem de tyve stoppede Skibe har Besætningen kun ført Klage i et Tilfælde. Denne Kendsgerning maa ikke overses, fordi et Skibs Besætning er meget bedre kvalificeret til at bedømme om et Skib er overlastet, eller om der kan indvendes andre Ting imod det, end Board of Trade's Embedsmænd. Dermed vil Bladet dog ikke paastaa, at et Skibs Besætning ved meget bedre Besked paa disse Omraader end Board of Trade's Embedsmænd; men netop fordi Besætningens Liv staar bag dens Mening, bør der tillægges denne mere Vægt.

I 19 af de omhandlede Tilfælde har Besætningen ikke fundet Anledning til Klage, og paa Forespørgsel om den var villig til at gaa til Søs i de stoppede Skibe, vilde de 16 Besætninger ikke tilkendegive nogen Mening, medens tre erklærede sig villig dertil. Kun én Besætning erklærede sig uvillig til at gaa med Skibet, og det var den, hvis Kedel var upaalidelig. For de andre Besætningers Vedkommende kan det antages, at deres Ulyst til at sige deres Mening tildels maa tilskrives Sømænds karakteristiske Haardførhed og tildels, at de ikke delte det officielle Syn paa Tingene, men dog ikke ønskede at fremsætte denne Anskuelse, idet de dog sikkert var af den Mening, at de forstod sig lige saa godt paa at bedømme Skibes Sikkerhed som nogen Board of Trade's Embedsmænd. Blandt de fremmede Skibe var 3 danske.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Athen, har det græske Udenrigsministerium meddelt, at Skibe, der har forladt Neapel efter d. 30. August d. A., vil være at underkaste effektiv Karantæne i fem Dage, Rejsen deri iberegnet, med Desinfektion. Skibe kommende fra Kysten mellem Manfredonia og Brindisi, sidstnævnte Havn ikke iberegnet, vil være at underkaste effektiv Karantæne i fem Dage i Stedet for som hidtil to, Rejsen deri iberegnet, med Desinfektion. Ladninger fra Kysten mellem Brindisi og Gallipoli underkastes effektiv Karantæne i to Dage med Desinfektion. Skibe kommende fra Saloniki underkastes effektiv Karantæne paa 24 Timer med Desinfektion. Skibe, som har brugt fem fulde Dage efter deres Afrejse fra Saloniki for at ankomme til Grækenland, undtages fra denne Karantæne, men underkastes en stræng personlig Lægeundersøgelse med Desinfektion.

Sø-Transportarbejderne og Rederne. I Arbejdsgiverforeningen har i Følge »Berl. Tid.« i Gaar været afholdt et Møde mellem Repræsentanter for Hovedorganisationerne, for Dampskibsrederforeningen og for Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer, men Mødet forløb uden Resultat, idet Rederforeningen fastholdt sit Standpunkt ikke at kunne afslutte nogen som helst Overenskomst med Fagforeningerne, dels paa Grund af de særlige Forhold, hvorunder Rederforeningen arbejder, dels fordi mange af de Forhold om Bord, som Fagforeningerne ønsker gjort til Genstand for en Overenskomst, allerede er ordnet ved Lov.

Ogsaa om Lønforholdene forhandlede der indgaaende, og angaaende disse kunde Rederforeningens Repræsentanter oplyse, at der allerede var taget den Bestemmelse, at Lønnen for Søfyrbødere skal forhøjes med 5 Kr. om Maanedens efter ét Aars Tjeneste i samme Rederi, og at denne Lønforhøjelse regnes som værende traadt i Kraft allerede fra 1ste Oktober.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 1. Oktober. (Ritz. Bur.) Forhandlingerne mellem Aktieselskabet »Den norske Amerikalinie« og Firmaet Schickau angaaende Købet af Damperen »Kaiser Friedrich« er nu definitivt afbrudt, idet Firmaet ikke fandt at kunne akceptere de af Selskabets Direktion forlangte Garantier.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 59/1910, afsagt den 31. August 1910. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Evert »Johann«s Vegne.

Mandag den 11. April 1910 Kl. 5 $\frac{1}{2}$. Em. rørte Evert »Johann« af Barssel, der var paa Rejse fra Bremerhafen til Nykjøbing paa Sjælland med en Ladning paa c. 100 Tons Majs, Grunden paa Refsnæs Rev. Skibet gled straks af, men det trak Vand, og Pumperne blev straks sat i Virksomhed. Da Vandet imidlertid hurtig steg i Rummet, besluttedes det at sætte Skibet paa Grund, og Kl. 2 om Natten løb man paa Grund i Sejro Bugten paa Højby Strand. Vinden var V. t. S., Søen rolig og Vejret godt. Besætningen, der bestod af tre Mand, sendte Raketter op og aflyrede Kanonslag, uden at der dog kom nogen Assistance. Om Morgenen gik Kaptajnen i Land, og der kom Folk om Bord, men der kunde intet udrettes.

Kl. omtrent 6 Em. den 12. April ankom Svitzers Bjergningsdamper »Helsingør«, og der afsluttedes Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning mod en Bjergeløn af 35 pCt. af Skib og Ladning eller efter Afgørelse af nærværende Ret. Bjergningsarbejdet paabegyndtes derpaa, og efter at to af Dampskibet »Helsingør«s Pumper var ført om Bord i Everten, der stadig laa roligt paa Grunden fuld af Vand, og nogle Nagler i Kollisionsskoddet var slaaet ud for at faa Vandet til at løbe fra Lastrummet ind i Kabelrummet, hvor Slangen var ført ned, begyndte man at arbejde med disse samt med »Johann«s egne to Pumper, samtidig med, at »Helsingør« gjordes klar til Slæbning. Der var fra Land engageret tolv Mand til Hjælp ved Pumpningen. Kl. 11,40, da Everten var omtrent læns, begyndte »Helsingør« at slæbe, og 10 Minutter efter kom »Johann« flot, men maatte straks igen sættes paa Grund, da den fyldtes med Vand. Alle Pumperne maatte holdes i Gang hele Natten for at holde den læns.

Da det blev lyst Onsdag Morgen, blev »Johann« slæbt fra Grunden og Lækagen tælnet af Dykker, men Everten

laa, skønt den var pumpet læns, stadig, paa Grund af, at Ladningen var gennemtrukket af Vand, saa dybt, at Vandet stod ind over Dækket. C. 30 Tons af Lasten blev derfor taget om Bord i »Helsingør«, hvorved Skibet lettedes saa meget, at »Helsingør« Kl. 1½ med »Johann« paa Slæb kunde afgaa til Korsør, hvor man ankom Kl. 11 Aften. Næste Dag oploshed fra »Helsingør« den fra »Johann« indtagne Last.

Ved Dykkerundersøgelse fandtes om Styrbord under Forlugen en Bule paa c. 1 Fod i Omkreds og i denne Bule en Revne paa tværs i Pladen 4 Tommer lang og c. ½ Tomme bred.

Da de Indstævnte, Firmaet Jansen & Co. paa Evert »Johann«s Vegne ønskede Bjergelønnen fastsat af nærværende Ret, blev denne Sag anlagt, hvorunder Citanterne har nedlagt Paastand paa Tilkendelse af Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger.

De bjergede Værdier er opgivet til c. 14,700 Kr., derunder Evert »Johann«, der er bygget i 1906 af Staal og som maaler 74 Brutto Reg.-Tons, til 9,000 Kr. i beskadedet Stand.

Dampskibet »Helsingør« maaler 214 Brutto Reg.-Tons med en Maskine paa 350 indicerede Hestes Kraft og en Besætning paa 15 Mand og er vurderet til 109,700 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder Skibets ikke ufarlige Stilling paa et for visse Vinde udsat Sted, findes en Bjergeløn af 3,000 Kr. med Renter som paastaaet at være passende, saaledes at Sagens Omkostninger, derunder Udgifterne ved en i Korsør foretagen Vidneførsel, ophæves som indbefattet i det nævnte Beløb.

Dom i S. S. Nr. 48/1910, afsagt den 6. Juli 1910. Firmaet J. Saabye & O. Lerche mod Husejer J. Rasmussen.

Efter at der her i Byen var blevet dannet et Aktieselskab med det Formaal at søge udnyttet en Opfindelse vedrørende Konstruktionen af Skibsskruer, henvendte Selskabets Formand, Husejer J. Rasmussen sig i Marts d. A. til Ingeniørfirmaet Saabye & Lerche om Leje af den Firmaet tilhørende Damp »Hermann« med Besætning til Prøveture til Foretagelsen af Forsøg med Hensyn til Opfindelsen. Efter nogle Forhandlinger naaede man til Enighed om Kontrakten, der senere fornyedes, og som bekræftedes ved Skrivelser fra Selskabets Formand af 14. Marts og 12. April d. A., hvorved denne antog de i Skrivelser fra Firmaet opstillede Betingelser. Disse gik i det væsentlige ud paa, at der skulde betales en Sum af 100 Kr. for hver Dag, Skibet stilledes til Disposition, hvorhos det paahvilede Tidsbefragteren at afholde en Række Udgifter til Kul, Havnepenge, Bropenge m. v. En Del af Beløbet blev efter Kontraktens Bestemmelse forudbetalt.

Prøveturene med Skibet, som afholdtes i April d. A., tog længere Tid end beregnet, blandt andet fordi Lejeren, medens de stod paa, med Redernes Samtykke lod foretage en Del Reparationer paa Maskinen m. v. for at bringe Skibet i en for Prøveturene formaalstjenlig Stand.

Under nærværende Sag søger nu Citanterne Indstævnte til Betaling af Citanternes formentlige Resttilgodehavende, som er opgjørt til ialt Kr. 811.90 med Renter samt Sagens Omkostninger. Indstævnte, der ikke har fremsat nogen Indsigelse mod at dømmes personlig for, hvad der maatte skyldes i Anledning af Kontrakten, gør gældende, at der i Virkeligheden i Henhold til denne er betalt mere, end der tilkommer Citanterne, idet de nedenfor nævnte Poster paa 300 Kr., Kr. 217.50, eller i hvert Fald 135 Kr. og 600 Kr. vil være at kreditere ham. Han paastaar sig derfor frifunden, subsidiært mod Betaling af et mindre Beløb og sig tillagt Sagens Omkostninger.

Indstævnte gør for det første gældende, at han ikke er pligtig at betale Leje for tre Dage (fra 14.—16. April) 300 Kr., der medgik til den omtalte Reparation af Ma-

skinen, saa meget mindre som Citanterne selv er indgaaet paa at betale de dermed forbundne Udgifter, der beløb sig til 220 Kr. Efter det foreliggende kan det imidlertid ikke antages, at Maskinen har været i egentlig ukontraktmæssig Stand. At Citanterne er indgaaet paa at betale Reparationsomkostningerne, medens Skibet var i Indstævntes Besiddelse, kan derfor ikke medføre, at de skulde være udelukket fra at kræve Leje for den Tid, Reparationerne stod paa.

I Tiden fra den 21. til 22. April laa Skibet i Tørdok. Indstævnte gør gældende, at Lejen for disse to Dage samt Udgifterne til Dokning og Dokleje og til »Trækning« af Skrueakslen, da den ny Drivskrue skulde tilpasses og paasættes, tilsammen Kr. 434.20, i Følge Aftale skal fordeles mellem Parterne med Halvdelen paa hver. Mod Citanternes Benægtelse er den paaberaabte Aftale imidlertid ikke bevist. Heller ikke kan der gives Indstævnte Medhold i, at i hvert Fald Beløbet for »Trækning« af Skrueakslen, 135 Kr., bør fradrages, fordi Citanterne benyttede denne Lejlighed til at foretage et Eftersyn af den i deres egen Interesse, idet Akslens Trækning maa anses at have været nødvendig for Paasætningen af den ny Skrue, som skulde prøves.

Endelig formener Indstævnte sig berettiget til at forlange den akkorderede Leje, 100 Kr. daglig, reduceret til det halve med 600 Kr. Han henviser til, at det ved Kontraktens Indgaaelse udtrykkelig blev opgivet, at Skibets Maskinkraft var 150 indicerede Hestes Kraft, medens den i Virkeligheden under Prøveturen viste sig kun at kunne præstere det halve Antal Hestes Kraft. Dette har efter Indstævntes Anbringende i væsentlig Grad forringet Skibets Brugbarhed for ham, idet endog Skruen skal være bleven forfærdiget og indrettet efter det opgivne Antal Hestes Kraft. I de skriftlig fikserede Betingelser findes imidlertid intet som helst om Maskinens Hestekraft, og mod Citanternes Benægtelse er det ikke godtgjort, at denne af dem er garanteret med et bestemt Antal Hestes Kraft. Indstævnte, der inden Prøveturens Paabegyndelse havde faaet Lejlighed til at lade sin sagkyndige Repræsentant tage Skibet i Øjesyn, ses hverken da eller senere, medens Prøveturene stod paa, at have reklameret overfor Citanterne i denne Anledning, og Sagens Oplysninger taler derhos nærmest imod, at Skruen skulde være konstrueret under Hensyn til den efter Indstævntes Anbringende opgivne Hestekraft. Heller ikke paa dette Punkt vil derfor Indstævntes Paastand om Reduktion af det paastævnte Beløb kunne tages til Følge. Der vil heretter være i det hele at give Dom efter Citanternes Paastand, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 100 Kroner.

Fanø Navigationsskole.

6te Oktober 1860—6te Oktober 1910.

Førstkommende Torsdag kan Fanø Navigationsskole fejre sit 50 Aars Jubilæum, i hvilken Anledning »Fanø Ugeblad« i korte Rids gengiver dens Historie.

Skolen grundlagdes af et Aktieselskab, der konstituerede sig d. 21. Marts 1860 og valgte til Bestyrelse:

Distriktslæge I. H. Lorch,
Sognefoged M. I. Nørby og
Postekspediter C. W. Kolvig.

Til Repræsentanter valgtes:

Skipper P. Ankersen,
Skibbygmester I. Th. Hansen,
Høker N. Hansen Ende,
Konsul I. K. Borch,
Møller P. Thyssen,

» M. I. Mortensen,
Tømrermester A. L. Berg,

Skipper I. P. Svendsen,
Agent N. Sonnichsen, Sønderho, og
Sognefoged Sonnichsen, Sønderho.

Dette Repræsentantskab valgte d. 25. Marts til Formand Konsul I. K. Borch og til Kasserer Skipper I. P. Svendsen.

Nogle Dage efter købtes en Bygning ved Nordby Færgebro for et Beløb af 3,800 Rdl. (den Bygning, som nu benyttes som Toldbod). Der har Skolen haft Lokaler indtil November 1893, og siden i den af dens nuværende Ejer og Forstander opførte ny og tidssvarende Bygning ved Vestervejen.

Den 6te April 1860 valgtes til Bestyrer for Skolen Navigationslærer Hempel, og den 13. Juni s. A. tillagdes der ved kgl. Resolution indtil videre en i Nordby paa Fanø paatænkt Navigationsskole samme Andel i Eksaminationsgebyr, som tidligere er bleven tilstaaet Kjøbenhavn, Svendborg, Aarhus, Randers og Aalborg.

	1/4 81—80/9 93	1/4 69—81/8 81	1861—80/4 69						
	298	380	238	Bredde-Eksamen	46	Længde-Eksamen			
I. Afdeling									
II. Afdeling Navigation	101	123							
III. Afdeling best. Fag	571	667							
Dansk	7	135							
Engelsk	60	87							
Geografi & Vejrlære	114	127							
Søret og Handelslære	112	102							
Maskinlære	278	216							
Sum af ekstra Fag									
Saml. Sum af Fag i II. Afdeling og Maskinlære									
1/4 93—9/10 10	458	374	1,026						
	287	344	376						19

Den 19de Juni 1860 bifaldt Marineministeriet, at der aarlig maatte afholdes Eksamen 2 Gange ved Skolen, nemlig fra 15.—30. April og fra 15.—30. September, naar mindst 3 Elever indstilledes.

Den 6te Oktober 1860 indviedes Skolen under Navn af Frederik VII.s Skole. (Skolens oprindelige Navn er saaledes Frederik VII.s Skole, Indvielsesdagen var Kongens Fødselsdag, som derefter ogsaa maa betragtes som den egentlige Jubilæumsdag.)

Den første Elev bestod Bredde-Eksamen den 18de April 1861 og Længde-Eksamen den 16de Septbr. s. A.

Den 1ste Maj 1868 afgik Hempel og afløstes af C. Drewsen, der var Skolens Bestyrer til 1ste April 1894. C. Drewsen opkøbte efterhaanden Aktierne i Skolen og har fra Begyndelsen af 70erne været dens Ejer, indtil han, efter Vedtagelsen af en ny Lov om de 7 godkendte

Navigationsskoler af 30te Marts 1892 og Regulativ af 24de Februar 1893, solgte den til dens nuværende Ejer og Bestyrer L. Nic. Sørensen, der havde været Lærer ved Skolen siden August 1875, og hvem det paalagdes, som Betingelse for Godkendelsen, at opføre den nuværende Skolebygning, der indviedes den 21de November 1893 og samtidig toges i Brug. Skolen har saaledes i de forløbne 50 Aar haft 3 Bestyrere.

Som Lærere ved Skolen har fungeret nuværende Skolebestyrer i Kjøbenhavn N. A. Vodder, nu afdøde Adjunkt Spang, nuværende Bestyrer af Rønne Navigationsskole Carl Falck, nuværende Kontorchef i Søfartsministeriet Emil Krogh, nuværende Fører af Havnedamperen »Aros« i Aarhus V. Nielsen og S. N. Buch (tidligere Bestyrer af Fredericia Navigationsskole) samt Distriktslæge Jensen. De to sidstnævnte er endnu Lærere ved Skolen.

Foruden førnævnte fast ansatte Lærere har flere assisteret i kortere eller længere Tid.

Hvilken Betydning Skolen har haft for Fanø vil bl. a. fremgaa af hosstaaende Tabel, der angiver Elevantallet, som i de forløbne 50 Aar har bestaaet Eksamen herfra.

Det bliver altsaa ialt 1,374 Elever, som har bestaaet I. Afdeling (Br.-Eksamen henregnet dertil) 644, som har bestaaet II. Afdel. i Navigation (Lgd. Eksamen her medregnet) og 2,264 bestaaet enkelte Fag under II. og III. Afdeling. Dertil kommer en Del Elever, som har bestaaet Sætte- og Fiskeskipperprøven.

Ser man paa disse Tal, da indser man, hvilken stor Betydning Navigationsskolen har haft for Fanø. I de sidste 17 Aar har knap Halvdelen af Eleverne været fra Fanø, medens Resten har været fra Landets andre forskellige Egne. Hvorledes Forholdet har været tidligere, er os ikke bekendt, men det maa antages, at da har Flertallet af Eleverne været hjemmehørende paa Fanø.

Hvilke Værdier, der er sparet ved, at Øens unge Sø-mænd kunde være i Hjemmet, medens de læste til Eksamen, og hvilke Værdier, der er tilført Øen ved de fremmede unge Mænd, lader sig lettere tænke end udregne. Ikke at tale om det Gode, det har været, at kunne have Sønerne hjemme i hele deres Studietid.

De Mænd, der for godt 50 Aar siden startede Skolen, saa rigtigt, da de mente, at Fanø burde have en Navigationsskole, og de fortjener at mindes med Tak. Skolen har gennem de forløbne Aar stedse forstaaet at hævde sin Plads som en af Landets største og bedste Navigationsskoler, hvor der er gjort et stort og frugtbringende Arbejde for Fanø, hvilket den ogsaa fortjener Tak for.

Forholdene har forandret sig meget her paa Øen i de senere Aar, tilføjer Bladet, vi har mistet vor store Handelsflaade, eller da den største Del af den, og Skolen vil af den Grund maaske næppe faa den Betydning for Fanø, som den har haft, men skulde den Dag komme, da Skolen her flyttes til en anden By, da har Fanø atter lidt et Tab, da har den mistet en af de Institutioner, som betinger dens Fremtid.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe har heller ikke den forløbne Uge bragt Forandringer af væsentlig Betydning; nogle Skibe er blevet placeret fra Nordtyskland for Oktoberlaster til uforandrede Rater. Saaledes sluttede Königsberg atter 4½ Mk., Colberg 4 à 4¼ Mk., Greifswald 4 Mk., Stralsund 3½ Mk. alt for Rug; men overdrevent mange Ladninger er der ikke, og f. Eks. i Stral-

sund og Rostock er det besværligt at placere alle de derliggende Skibe. Med Hensyn til Sverige og Norge foreligger der intet nyt, og hvad angaar Danmark, har Provinserne stadig Byglaster, nærmest til Kjøbenhavn, og ganske faa Ladninger til Hamburg. Kjøbenhavn har udover nogle Ladninger Bomuldsfrøkager til Hertugdømmerne til 3 Mk., næsten intet sluttet, og Udsigterne for en væsentlig Bedring er for Tiden just ikke særlig store.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet, har den forløbne Uge ikke bragt væsentlige Forandringer, og atter er en Del Fragter afsluttet fra Bottenhavene til uforandrede Rater. Fra Norrbotten, som nu snart nærmer sig sin Afslutning for Sejlere, har der været arbejdet paa Tillæg i Raterne, men dette vægrer Befragterne sig ved, saa der er nogen Kamp herom. Da Sydbotten imidlertid har god Forsyning, maa man haabe, at Redernes Fordringer gennemføres, i hvert Fald for en Del Lasters Vedkommende. Aarets Resultat er jo som bekendt meget afhængig af sidste Bottenhavstur. Rusland, Tyskland og Danmark har fremdeles kun faa Fragter. Syd og Vestsverig nogle enkelte ny Fragter, medens Østnorge er vedvarende mal.

Returfragter Vest fra har ikke Overflod af Laster, men dog gennemgaaende tilstrækkelig for den ledige Tonnage, og Raterne er uforandret.

Havarier og Forlis.

Anna Olivia, Skonnert, kom d. 24. f. M. paa Rejsen fra Sønderborg til Hobro i Drift i Messe-Bugten og drev ned imod nogle Pæle, der knækkede.

Ortner, Galease af Kragerø, kom for Udgaende fra Mariager d. 26. f. M. i Kollision med Bolværket og fik Ankeret trykket ind i Rælingen, ligesom Bolværket tog Skade. Skibet har fortsat Rejsen.

Emanuel, Galiot af Haderslev, har paa Rejsen fra Hamburg til Rødvig været paa Grund i Ulfund. Flot uden Assistance og indkommet læk til Rødvig.

Marie, svensk Galease, er paa Rejsen til Danmark med en Ladning Rug sunket ved Warnow Revieret.

Portread, engelsk Dpsk., kom d. 1. ds. paa Rejsen fra Odense til Finland i Ballast paa Grund paa Sprogø Østrev.

Thora, Dpsk. af Kjøbenhavn, er d. 1. ds. paa Rejsen fra Dagshøg ved Skelderviken til Hjemstedet med en Ladning Sten, sunket i Nærheden af Kullen. Besætningen, syv Mand, reddedes i egen Baad ind til Mølle.

Fra Sø og Land.

Den savnede Damper »Waratah«. Et Sejlskib »Haakon« er ankommet til Port Hunter fra Kerguelen Land, hvor det har losset en Ladning Natal Kul. Kaptajnen meddeler, at hverken under hans Rejse fra Durban eller under hans Ophold ved Kerguelen Land har han hørt eller set noget til den savnede Damper »Waratah«. En Eftersøgelsesdamper »Wakefield« havde netop forladt Kerguelen Land lige før hans Ankomst dertil og havde sat Kursen efter Herd Island. (Dette Skib er efter en Eftersøgelsesrejse paa tre Maaneder vendt tilbage til Australien uden at have opnaaet noget Resultat).

Lang Rejse. Ved Aarets Begyndelse afgik det italienske Skib »Speranza«, der maalet 1,619 Netto Reg.-Tons, med en Ladning Kul fra Penarth til Acapulco, og endnu midt i August Maaned havde Skibet ikke naaet sit Bestemmelsessted, naagtet det ved den Tid havde været 204 Dage undervejs. Endnu angstede man sig dog ikke over Skibets Udeblivelse.

Til en Begyndelse gik Rejsen meget godt, og Skibet blev en Maaned efter sin Afgang præjet paa 4° S. Br., men det har nu allerede i nogle Uger været noteret paa Reassurancemarkedet, dog var Præmien endnu i August Maaned kun 10 pCt. I Troperne maa Skibene jo nemlig ofte regne med meget langvarigt Stille; den engelske Bark »Buteshire« maatte saaledes forrige Sommer tilbringe flere Maaneder ved Central-Amerikas Kyst, uden at det lykkedes den at naa sit Bestemmelsessted. Tilslidst blev den endogsaa tvunget til at gaa tilbage til Acapulco paa Grund af Proviantmangel. For

det italienske Skib »Speranza« har der en Gang tidligere hersket Bekymring, fortæller »Hamb. Corr.«. Den Gang førte Skibet Navnet »Arnamurehan« og sejlede under engelsk Flag. Skibet var da afgaaet fra det nordlige Stillehav med en værdifuld Ladning Laks til Evropa, men kort Tid derefter fandtes der Lakseskister, som stammede fra Skibets Ladning, drivende i Søen, saa man ventede det værste. Skibet naaede dog heldigt sit Bestemmelsessted. De drivende Kister hidrørte ikke fra Ladningen under Dækket, men havde været henstuvet paa dette og var gaaet over Bord under en stærk Storm.

Kulstatistik. »Board of Trade« har fornylig som et »Parliamentary Paper« udgivet et Aktstykke, der giver statistiske Oplysninger om Produktion, Forbrug, Ind- og Udførsel af Kul i det britiske Rige og de største fremmede Lande i hvert Aar fra 1885 til 1909, ligesom der ogsaa findes Oplysninger om andet Brændselmateriale.

I Fjor produceredes i England 263,774,000 Tons, i Tyskland 146,507,000 i Frankrig 36,654,000 i Belgien 23,182,000 og i De Forenede Stater, hvis Produktion er større end i noget andet Land, 390,336,000 Tons. Produktionen i Tyskland og Frankrig viser en ringe Opgang fra 1906; i De Forenede Stater, Belgien og England har Produktionen, skønt større end i 1908, været mindre end i 1907. De fem nævnte Lande producerede i 1909 860 Mill. Tons eller 23 Mill. Tons mere end i 1908, men 36 Mill. Tons mindre end i 1907. Hvad de øvrige Lande angaar, har kun Rusland en Produktion af over 10 Mill. Tons at opvise.

Den samlede Kulproduktion paa Jorden beløb sig i 1908 til 950 Mill. Tons, hvoraf England producerede over en Fjerdedel.

Med Hensyn til Antallet af Personer, som anvendes i Kulmineindustrien, gøres der i »Board of Trade«s Beretning opmærksom paa, at der i England anvendes flere Personer end i noget andet Land. I 1908 anvendtes over og under Jorden i England 966,300, i De Forenede Stater 690,400, i Tyskland 591,000, i Frankrig 191,100 og i Belgien 145,300 Personer.

Om Kuludførslen anføres, at der i 1909 udførtes fra England 86,037,000 Tons.

(»Berl. Tid.«)

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom/ er i disse Dage en Den danske Statslaanefond tilhørende Motor-Fiskeskutter »Eleonora« af Esbjerg, solgt til Skipper Lars Larsen, Frederiksbavn. Skibet er bygget i Danmark af Eg 1907, maalet c. 29 Brutto Reg.-Tons og har en 25 HK. Mollerup-Motor.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkekondenserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren
Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh.
Telefon 6936.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schuber, afg. herfra 1./10. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. Marseille 30./9. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 30./9. hertil. — A. N. Hansen, Kruse, pass. Brunbüttel 1./10. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./9. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. — Arno, Strubberg, afg. Livorno 2./10. til Catania. — Aurora, Fischer, ank. Petersborg 1./10. — Baron Stjerneblad, Therkildsen, afg. Riga 1./10. til Antwerpen. — Beira, Lungo, ank. Petersborg 26./9. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 1./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Söderhamn 2./10. — Christian IX, Holm, ank. hertil 3./10. — Dagmar, Bøgvad, ank. Brahestad 29./9. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 3./10. — Florida, Andersen, ank. Wiborg 26./9. — Frederik, Thomsen, afg. London 1./10. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 28./9. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 28./9. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 27./9. — Hengest, Munch,

afg. Riga 1./10. hertil. — Hjelm, Kylesbech, afg. herfra 1./10. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Sevilla 2./10. til Lissabon. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 3./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 28./9. — Kentusky, Andresen, afg. Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. hertil 3./10. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 1./10. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 1./10. til Hull. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 30./9. — Louise, Larsen, ank. Swansea 1./10. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 29./9. til Tunis. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Havre 1./10. — Morsø, Sørensen, afg. Funchal 2./10. til Cascaes. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Riga 2./10. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Petersborg 1./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 24./9. — Omsk, Harder, ank. Hull 29./9. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 24./9. til New York. — Pennsylvania, Lissner, ank. Baltimore 1./10. — Perm, Christensen, pass. Brunsbüttel 2./10. til London. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 30./9. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 30./9. til London. — Saxo, Müller, pass. Brunsbüttel 1./10. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. hertil 29./9. — Taasinge, ank. hertil 1./10. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 1./10. — Tiber, Bech, afg. Gibraltar 28./9. hertil. — Tyr, Thaning, ank. hertil 3./10. — Vendsyssel, Larsen, afg. Antwerpen 2./10. hertil. — Viking, Meyer, ank. hertil 30./9. — Karin, ank. Liverpool 28./9. — Vadsø, ank. Stettin 1./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. London 29./9. til København. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./10. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. København 29./8. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Hungerburg 30./9. — Russ, Petersen, ank. Chatham 15./9. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Barry 18./9. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 29./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Belfast 29./9. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, an. Rouen 23./9. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Swansea 30./9. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Swansea 17./9. — Newa, Dahl, afg. Hull 26./9. til Kronstadt.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Glasgow 29./9. — Nautik, N. Nielsen, afg. Nantes 30./9. til Newcastle. — Nexos, Basse, pass. Hook of Holland 30./9. for Sevilla. — Ellen, Hansen, ank. Gijon 30./9. — Fylla, Christensen, ank. Almeria 28./9. — Gerda, Iversen, afg. London 1./10. til Boston. — Hebe, Gregersen, ank. Denia 30./9. — Inger, Schiff, ank. Nantes 27./9. — Johanne, Thøgersen, afg. Newcastle 1./10. til Königsberg. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Kotka 27./9. — Laura, Pedersen, afg. Denia 30./9. til Almeria. — Bodil, Udall, pass. Helsingør 1./10. for Cardiff. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'Ouessant 25./9. for Barcelona. — Nema, Mikkelsen, ank. Requejada 29./9. — Alfa, Lauritsen, ank. Trångsund 28./9. — Marie, Jessen, afg. Valencia 28./9. til Almeria. — Nora, Larsen, pass. Helsingør 30./9. til Stettin.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Rotterdam 30./9. — Russia, Poulsen, ank. Methil 30./9. — Carl Hecksher, Starck, ank. Leith 25./9. — Dania, Pedersen, ank. Filadelfia 25./9. — Normannia, Eriksen, afg. Cardiff 24./9. — Euxinia, Lund, afg. Filadelfia 16./9. — Canada, Jespersen, afg. Rotterdam 26./9. — Livonia, Jørgensen, afg. Petersborg 25./9.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Petersborg 30./9. — Patria, Larsen, afg. New Ports News 18./9. — Gratia, Sørensen, afg. Sarpsborg 27./9. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 28./9.

Union. Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Caledonia, Hansen, ank. Methil 27./9. — Sarmatia, Pedersen, ank. Rotterdam 27./9. — Kotonia, Rasmussen, ank. Alexandra 25./9.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Råfsø 24./9. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiasen, afg. Methil 28./9. — Estonia, Lindberg, afg. Methil 30./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Gjedser 26./9. — Selandia, Treenegaard, ank. Libau 30./9. — Secalia, Jensen, afg. Methil 30./9. — Frumentia, Andersen, afg. Grimsby 25./9. — Boscia, Skovgaard, afg. West Hartlepool 30./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Havre 20./9.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Norrming 28./9. — Martha, Christensen, ank. Stettin 1./10. — Elna, Rathje, ank. Tyne Dock 30./9. — Therese, Pedersen, afg. Barry 28./9. — Simone, Møller, ank. Howden Dock 28./9. — Jeanne, Løffer, afg. Swansea 28./9. — Vera, Risø, afg. Archangel 29./9. — Daisy, Olsen, ank. Stocka 1./10. — Anine, Leth, ank. Grangemouth 1./10. — Kamara, Larsen, afg. Archangel 22./9.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Port Said 30./9. til Marseille. — Tranquebar, van Deurs, afg. Moji 1./10. til Newchwang. — Siam, Cortsen, ank. Dundee 30./9. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Penang 24./9. til Suez. — Pan-

gan, Knudsen, ank. London 28./9. — Bandon, Thomsen, afg. Colombo 28./9. til Penang. — Samui, Fine Licht, ank. Antwerpen 2./10. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Suez 1./10. til Calicut. — Cathay, Kruse, ank. Durban 26./9.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. Pontadelgada 29./9. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 28./9. til London. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 2./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Tyne Dock 30./9. til Lübeck. — London, Bom, ank. Riga 30./9. — Paris, Tholander, afg. Newcastle 30./9. til Flensborg. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne Dock 27./9.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Hull 27./9. til Petersborg. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 24./9. — Roma, v. Thun, ank. Libau 30./9.

Skandia. Schach Steenberg, Thheiland, pass. Kjøbenhavn 1./10. for Stralsund. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Libau 1./10. — Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 1./10. til Libau. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 26./9. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 28./9.

Frem. Austa, Bagger, afg. Libau 25./9. — Freja, Nielsen, afg. Nakskov 1./10. — Vera, Thing, afg. Methil 28./9.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 28./9. — Helene, Sørensen, ank. Helsingfors 28./9. — Sjælland, Dam, afg. London 1./10. — Agnete, Hansen, ank. Karrebæksminde 28./9. — Hermia, Sonnichsen, afg. Libau 30./9. — Alice, Schultz, ank. Randers 30./9.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Ypila 28./9. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Piteå 28./9. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Wiborg 26./9. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Caen 1./10. — Peter Willemoes, Møller, afg. Kronstadt 24./9. — G. Koch, Jørgensen, ank. Terneuzen 27./9. — Hans Tauseu, Klaborg, afg. Riga 2./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Calais 1./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Dordrecht 24./9. — N. F. Høffding, v. Deurs, ank. Aarhus 14./9. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Libau 24./9. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Libau 1./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Rouen 1./10. — Ajax, Brøsen, afg. Ostende 1./10.

Thore. Ask, Bosch-Nielsen, afg. Kjøbenhavn 29./9. til Island. — Sterling, Nielsen, afg. Leith 29./9. — Kong Helge, Olsen, afg. Thorshavn 30./9. til Island. — Ingolf, Schiøtz, ank. Eskefjord 1./10.

Urania. Polarstjernen, Brandt, ank. Newport 29./9. — Eklipika, Hemmingsen, afg. Kronstadt 29./9.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Libau 27./9. — Nordland, Møller, pass. Kjøbenhavns Red 1./10. for Calais. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 29./9. — England, Andersen, afg. Avonmouth 30./9. — Holland, Poulsen, afg. Nakskov 30./9. — Rusland, Madsen, pass. Hanstholm 2./10. for Cardiff.

Europa. Europa, Hansen, ank. Petersborg 28./9. — Tyskland, Danstrup, ank. Ghent 1./10. — Belgien, Nielsen, ank. Aarhus 1./10. — Frankrig, Friis, afg. Petersborg 24./9.

Sejlskibe.

Fanø-Nordby. Havila, Duysen, ank. Antofagasta 26./9.

Rønne. Marie, Larsen, ank. Falmouth 19./9. — Neptun, Kjeller, ank. Kjøbenhavn 21./9. — Magnus, Hansen, ank. Kalmarsund 21./9. — John Hintze, Knudsen, ank. Præsto 21./9. — Veset, Kofoed, ank. Danzig 24./9.

Æra. Svip, Jensen, ank. Kjøge 29./9. — Albertha, Kromann, ank. Dysart 29./9. — Maren, Albertsen, er den 19./9. prajet paa c. 42° N. Br., 59° V. Lgd. — Marie, Boye, ank. Kristiania 29./9. — Anne, Hansen, ank. Oxelösund 29./9. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kristiania 29./9. — Mariana, Andersen, ank. Skien 30./9. — Forældres Minde, Christensen, ank. Seaham 29./9. — Habil, Rasmussen, ank. Halmstad 29./9. — Majus Bay, Friis, ank. Stege 29./9. — Immanuel, Bager, ank. Sundsvall 30./9. — Bien, Petersen, ank. Norrköping 30./8. — Ami, Christensen, ank. Swinemünde 30./8. — Johanne, Stegmann, ank. Swinemünde 30./8. — Hosanna, er 23./9. prajet paa 85° N. Br. 9° Ø. Lgd. — Fuglen, Schmidt, ank. Karrebæksminde 1./10. — Maagen er 25./9. prajet paa 48° N. Br. 36° V. Lgd.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 4. Oktober 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fanø Navigationsskole. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbling M.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

**Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme**

St. Kongensgade 46, 2.

Trafikas Kl. 10-12 og 7-9; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg
Tigr.: „Hansens“

Stevadors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Cronstadt
Tigr.: „Hansens“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

**Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.**

Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Københavns ny Sandkagebageri

8. F. Abrahamssens Eftf. A. S. Jensen

Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.

anbefaler sig til d'Hrr. Restauratører.

De bedste Varer her paa Pladsen.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar 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.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.

Grundlagt 1857.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

**C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER**

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46. Telf. 6.

Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 427

Forsikring

af Søfolks Effekter

mod Forlis og andre Søulykker tegnes til billige, faste Præmier af

Forsikrings-A/S. „Frej“

(Aktiekapital Kr. 100.000.)

Hovedkontor: Holbergsgade 22, København. Agenter antages.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitielinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	25 —
De øvrige Sider	20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 7. Oktober 1910.

Kystfarten paa Argentina. Den engelske Shipping Federation har i Følge »Shipp. Gaz.« fra Board of Trade modtaget den nedenfor gengivne Eks-trakt-Oversættelse af en ny Lov, som er udstedt af den argentinske Regering d. 22. August d. A., og som indskrænker Kystfarten i Republiken Argentina til Skibe under argentinsk Flag. Da den ny Lov træder i Kraft 66 Dage efter Udstedelsen, henleder det engelske Handelsministerium Rederes og Skibsføreres Opmærksomhed paa den store Risiko, der løbes for Skib og Ladnings Vedkommende, hvis et fremmed Skib efter Lovens Ikrafttræden fører Varer fra én argentinsk Havn til en anden:

§ 1. Kystfart og Trafik mellem Republikens Havne skal herefter være forbeholdt Skibe under nationalt Flag samt Skibe tilhørende Nationer, med hvilke der er tilvejebragt Gensidighed paa dette Omraade.

§ 2. Fremmede Skibe maa anløbe en eller flere nationale Havne for at losse Ladning, som de bringer fra Udlandet, og indlade Varer til Eksport, overensstemmende med de Love, som vedtages af Kongressen, og de Forordninger, som knytter sig til disse Love.

§ 5. Ethvert fremmed Skib, som bliver grebet i at drive Kystfart, i Modstrid med denne Lovs Bestemmelser, vil blive konfiskeret tillige med dets Ladning.

De Fisker'ske Dampskibsselskaber. Der er udsendt Regnskab for de Fisker'ske Dampskibsselskaber i Aarene 1908—09. Regnskabet for 1908 er underskrevet af Konsul Fisker, medens Rederisyndikatet er Underskriver for 1909.

Det viser sig, at der for begge Aar er et Underskud at opvise for alle Dampskibsselskabernes Vedkommende, og at Renteudgiften har en væsentlig Del i dette Underskud, der stiller sig saaledes for de to Aar:

	1908	1909
København	268,251.12	151,281.53
Østersøen	147,476.65	120,891.48
Union	48,210.76	123,334.05
Inga	99,368.25	117,564.17
Dan	167,251.54	158,887.15
Ocean	76,590.61	24,961.61

Under Rederisyndikatets Ledelse er der indsejlet et Overskud paa c. 92,500 Kr., hvad der dog langt fra kan dække Renter og Omkostninger.

Den 7. ds. afholdes Generalforsamling i samtlige Selskaber.

Den 5. ds. inkaminedes i Soretten to Sager, der var anlagt af »Den danske Landmandsbank« mod Dampskibsselskaberne Kø b e n h a v n og U n i o n til Betaling af forfaldne Renter, henholdsvis c. 156,000 Kr. og c. 99,000 Kroner.

Dampskibsselskaberne lod møde og begærede Sagerne udsat i otte Dage for at denunciere lis for Handelsbanken (underrette Handelsbanken om Søgsmålene), hvorimod der protesteredes fra Landmandsbankens Side.

Retten optog Sagerne.

(»Berl. Tid.«)

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge Indberetning fra det kgl. Generalkonsulat i Athen, har det græske Udenrigsministerium meddelt, at

1) Skibe, som har forladt Odessa efter d. 29. August d. A. at regne (gl. Stil), underkastes fem Dages effektiv Karantæne med Desinfektion i Overensstemmelse med Reglerne i Dekret af 20. Juli og 6. September d. A. angaaende Forholdsregler mod Indførsel og Udbredelse af Kolera og Pest;

2) Skibe, som efter ovennævnte Dato har forladt Havne paa den russiske Kyst i Sortehavet beliggende imellem Odessa (denne ikke iberegnet) og Akkerman (med-iberegnet), underkastes effektiv Karantæne i to Dage, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion;

3) den Skibe fra Trapezunt og Saloniki paalagte Karantæne ophæves. Skibe, kommende fra nævnte Havne, tilstedes fri Adgang efter en streng personlig Lægeundersøgelse;

4) almindelig Lægeinspektion paalægges alle fra Italien kommende Skibe.

Den engelske Sejlskibsflaades Tilbagegang. Om dette Emne meddeler et engelsk Skibsfartsblad følgende: I de sidst forløbne 2½ Aar er ikke mindre end 200 engelske Sejlskibe blevet solgt til Udlandet, og af disse har de fleste skiftet Ejer i Løbet af sidste Aar. Mange af disse Sejlskibe har ligget ledig i længere Tid i engelske eller udenlandske Havne, før de er blevet solgt, og mange af dem er solgt billigt til Skandinavien eller Tyskland og vil fremdeles blive beskæftiget i Oceanfart.

I Løbet af de sidste 25 Aar har der ikke manglet Eksempler paa, at enkelte Sejlskibe har været oplagt i flere Aar. Saaledes f. Eks. Sejlskibet »Andrada«, der ankom til San Francisco fra Newcastle N. S. W. i September 1891, og først afgik med Ladning til Europa efter 17 Maaneders Forløb. Fragtraterne androg den Gang kun c. 18 sh. pr. Ton. Paa samme Maade gik det Skibet »Agenor«, der ankom fire Uger senere til San Francisco end førstnævnte Skib. Denne Sejler laa c. 22 Maaneder ledig i Havnen. Først i Juli 1893 gik den til Puget Sound, for dér at laste til Buenos Aires. I sidste Uge af Februar 1892 ankom der syv store Sejlskibe paa fra 1,500 til 2,800 Tons til San Francisco. Akkurat et Aar derefter afgik det første af dem til Puget Sound for at laste dér til Sydamerikas Vestkyst. De andre seks Skibe opnaede først Fragt i Juli Maaned 1893, medens flere andre store Skibe var oplagt i fra 18 Maaneder til to Aar. I Aaret 1900 blev et engelsk firemastet Skib solgt til Batavia, efter at det havde været oplagt i Dunkerque's Havn i mere end tre Aar. Mellem de fornylig solgte Sejlskibe er der ligeledes mange, som har været oplagt længe, nogle af dem i to à tre Aar og derover. Et af disse, det engelske Skib »Largismore«, gjorde i 1896, da Fragtraten var meget lav, en særlig uheldig Rejse; det sejlede da i Ballast fra Rio de Janeiro til Australien, men kunde heller ikke dér faa nogen Fragt, hvorfor det gik videre til San Francisco og her ankom det netop paa en Tid, hvor hele Bugten laa fuld af store Skibe.

Ny Havneanlæg i Rio de Janeiro. Efter at de væsentligste Nybygninger ved Rio de Janeiro's Havneanlæg nu er fuldført, raader den brasilianske Hovedstad over 3,380 Meter fortløbende Kajmure, ved hvilke de største oversøiske Skibe kan losse og laste, skriver »Hamb. Corr.« Men allerede nu har disse Kæmpeanlæg dog vist sig utilstrækkelige for den voksende Skibsfart, saa Regeringen har maattet tiltræde en Plan, som Chefen for Havnens Administrations-Kommission, Ingeniør Francisco Bicalho, allerede havde udkastet i 1907, og som gaar ud paa, for det første at forlænge Havnekajerne yderligere og dernæst at bygge Moler ud i Havet af to Kilometers Længde og 180 Meters Bredde. Paa denne Maade vil man opnaa en samlet Udvidelse af den som Forløjningsplads egnede Kajlinie af ikke mindre end 15,900 Meters Længde, og med den paatænkte Forlængelse af Molerne vil den endogsaa komme til at udgøre 19,100 Meter.

Sø- og Handelsretsdøm. Ved Sø- og Handelsrettens Døm d. 29. September blev Skibsfører Bjarnarson dømt til personlig at betale et Beløb paa 396 Kr. for Varer, som han, til Trods for at han vidste eller efter det foreliggende burde vide, at der Dagen i Forvejen var gjort Arrest i det Skib, til hvilket Varerne var bestemt, og at dette Skibs Rederi var ude af Stand til at betale Varerne, havde bestilt og modtaget, uden at meddele Sælgeren noget om den stedfundne Arrest.

Den østerrigske Handelsflaade talte, i Følge »Hansa«, ved Slutningen af sidste Aar 1,750 Skibe med c. 370,000 Reg.-Tons, hvilket er 30 Skibe med c. 5,000 Reg.-Tons mere end det foregaaende Aar. Sejlskibsflaaden er dog gaaet henved 3,000 Reg.-Tons tilbage sammenlignet med det foregaaende Aar. Af Skibene var mere end de to Tredjedele Sejlskibe, med lidt under 20,000 Reg.-Tons, nemlig 1,425 Sejlskibe. Dampskibenes Antal var 325 med 343,000 Reg.-Tons.

Ulykke paa Søen. Skellefteå, 3. Oktober. (Ritz. Bur.) I Gaar Aftes indkom Damperen »Sigvard« til Ursviken, bugserende den danske Skonnert »Marie«, som Kl. 10 Pm. var truffet drivende udenfor Luleå. Skonnerten, der var lastet med Feldspat fra Luleå til Stettin, havde paa Grund af Storm og høj Sø mistet Rigningen, saa kun de underste Master var tilbage. Derved var Styrmanden og en Matros, som da befandt sig i Rigningen, faldet ned paa Dækket og havde slaaet sig saa alvorligt, at Styrmanden senere døde. Matrosen, som havde brækket venstre Arm, blev ført til Sygehuset.

Styrmandens Navn er Martin Huusfeldt Erikson af Thurø. Matrosen, som ogsaa senere er død, hed Hans Peter Christian Jensen og var fra Ringsted.

Den svenske Amerikalinie. Gøteborg, 3. Oktober. (Ritz. Bur.) Aktieselskabet Svenska Amerika-Linien er nu anmeldt til Firmaregistret af de paa Møderne i Stockholm, Gøteborg og Malmø udpegede Komitémedlemmer, som er afrejst til Amerika for dér at forberede Linien.

Engelske arbejdsvillige i Stedet for strejkende Søfolk i Stettin. Af 70 Sømænd, som for kort Tid siden var kommet til Hull fra London for at afgaa til Stettin som Erstatning for strejkende tyske Søfolk, kom kun de 40 videre. Formanden for de engelske Matrosers og Søfrybøderes Fagforening, Mr. Wilson, tog nemlig skyndsomst til Hull fra London for at forhindre videre Udskibning af engelske Søfolk.

(»Das Schiff«.)

Dampskibsulykke. Panama, 4. Oktober. (Ritz. Bur.) Ved Garachine i Columbia er Damperen »Churiqui« gaaet under som Følge af en Kedelekspllosion. Damperen havde ialt 70 Personer om Bord, idet der foruden Besætningen medfulgte en Del Passagerer.

Fra Köln telegraferes senere, at Passagerer og Mandskab er reddet med Undtagelse af en Fyrbøder.

Ildebrand. Montevideo, 4. Oktober. (Ritz. Bur.) En voldsom Ildebrand raser i de herværende Havnepakhus. De ved Kajen liggende Dampere er bragt i Sikkerhed. Den hidtil anrettede Skade anslaaes til to Mill. Frcs.

Det store engelske Skibbyggerfirma Armstrong, Whitworth and Co., ved Tyne, staar i Begreb med at foretage en betydelig Udvidelse af dets Bedrift. Firmaet har fornylig opnaaet en Overenskomst med Newcastles Kommunalbestyrelse, hvorved det faar et Jordareal paa 70 Acres med en Kyststrækning langs Tyne paa henved en engelsk Mil i Forpagtning. Det ny Værft, der skal anlægges, faar sin Plads langt nede ad Floden nedenfor alle Broerne.

(»Das Schiff«.)

Nyt Lovforslag.

Søfartsministeren har den 5. ds. i Landslinget forelagt nedenstaaende Lovforslag.

Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m.

§ 1.

I § 2 i Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 indføjes under Littr. l. efter 1ste Punktum: »For Skibe af ikke over 50 Tons kan det af Ministeren for Handel og Søfart bestemmes, hvorvidt de skulle være forsynede med Baade«.

I samme Paragraf under Littr. s. ændres »Zinktavle« til »Tavle«. Foran samme Paragrafs næstsidste Stykke indføjes som nyt Littr. u.: »Skibsmandskabets Opholdsrum skulle være i velholdt Stand, jfr. Søløven af 1. April 1892 § 5«, som nyt Littr. v.: »Det skal være forsynet med de af Ministeren for Handel og Søfart foreskrevne Lægemidler, jfr. Søløven af 1. April 1892 § 26, hvorhos det af Ministeren for Handel og Søfart kan bestemmes, i hvilke Tilfælde der paa Skibet skal være ansat Skibslæge og Sygepasser samt være indrettet Hospital«, som nyt Littr. x.: »Der skal være truffet saadanne Foranstaltninger, at en Ladning, der kan udvikle giftige Luftarter, ikke medfører Fare for de ombordværendes Liv eller Sundhed«, og som nyt Littr. y.: »Rejsningen med Sejl og Tilbehør skal være i fuldt forsvarelig Stand«.

I samme Paragrafs næstsidste Stykke ændres Ordene: »og l.« til: »l. og u. til x.«.

§ 2.

I § 3 i den i § 1 nævnte Lov indføjes under Littr. b. efter 1ste Punktum: »For Skibe af ikke over 50 Tons kan det af Ministeren for Handel og Søfart bestemmes, hvorvidt de skulle være forsynede med Baade«.

I samme Paragraf gives det under Littr. d. opførte Stykke følgende Affattelse: »Det skal tilfredsstillende i § 2 a., b., g., h., i., k., n., til s. og u. til y. givne Bestemmelser, dog finde Bestemmelserne i § 2 b., h., i., k., n. og u. til x. ikke Anvendelse paa aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer, for saa vidt disse arbejde eller fare indenfor den indskrænkede Fart; ere saadanne Fartøjer søgaaende, skulle de dog være forsynede med mindst eet Kompass«.

Samme Paragrafs næstsidste Stykke gives følgende Affattelse: »Bestemmelserne under b. ere ikke gældende for aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer, for saa vidt disse arbejde eller fare indenfor den indskrænkede Fart«.

§ 3.

I § 5 i den i § 1 nævnte Lov indføjes efter 1ste Stykke som nyt Stykke:

»Ved Prøvekammeret kunne endvidere andre nautiske Instrumenter — saasom Sekstanter, Kronometre og Barometre — undersøges.«

§ 4.

I § 7 i den i § 1 nævnte Lov indføjes i sidste Stykkes 1ste Linie efter »Materiale« Ordene: »gaa i særlig Fart« og i samme Stykkes 2den Linie efter »Damp« Ordene: »samt for Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft«.

Til samme Paragraf føjes som 4de Stykke: »I Tilfælde, hvor Opnaaelse af Overenskomst med andre Nationer om Gensidighed med Hensyn til Regler angaaende Sikkerhed paa Søen, maatte gøre saadant nødvendigt, kan Ministeren for Handel og Søfart for de i § 1 nævnte Skibe og Fartøjer træffe Bestemmelser, der i enkelte Henseender indeholde videregaaende Krav, end nærværende Lov i øvrigt foreskriver«.

§ 5.

I § 22 i den i § 1 nævnte Lov indføjes foran 2det Stykke som nyt Littr. h.: »for Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft Halvdelen af de under d. og e. anførte Beløb; heraf udreder Skibets Ejer eller Reder det i Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 § 20 for et Sejlskib uden Maskinkraft fastsatte Beløb med et Tillæg af 4 Kr., medens Resten afholdes af Statskassen«.

§ 6.

I 2det Stykke af § 31 i den i § 1 nævnte Lov ændres 20 til: 12.
I 4de Stykke af samme Paragraf udgaa Ordene: »og Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft«.

§ 7.

Til § 32 i den i § 1 nævnte Lov føjes som 3die Stykke:
»Regeringen bemyndiges derhos til ved kgl. Anordning at træffe Bestemmelser om Tilsynet med danske Skibe og Fartøjer, som arbejder i eller fare mellem Havne eller Steder udenfor Kongeriget.«

§ 8.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til samtidig med nærværende Lovs Stadfæstelse at lade Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903, ændret saaledes som nærværende Lov, jfr. kgl. Resolution af 17. December 1908 og Lov om Indførelse af det metriske System for Maal og Vægt af 4. Maj 1907, medføre det, optrykke og bekendtgøre som »Lov om Tilsynet med Dampfartøjer m. m.«

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Ved et i England i 1906 givet Tillæg til »Merchant shipping act« af 1894 er det bestemt, at de i bemeldte Tillæg indeholdte Regler om Skibes Udrustning, Sedygtighed m. v. skulle komme til Anvendelse ogsaa paa fremmede Skibe, der komme til England, medmindre der med vedkommende fremmede Stat er opnaaet Overenskomst om gensidig Anerkendelse af de paagældende Regler, der for at blive anerkendte i England i det væsentlige maa være i Overensstemmelse med de engelske. Flere søfarende Nationer have derefter for at undgaa de med en Standsning af Skibe i engelske Havne forbundne Forsinkelser og Udgifter fastsat Regler, der tage Sigte paa de nævnte engelske Bestemmelser. Ved fransk Lov af 17. April 1907 er fra 27. September 1909 at regne en tilsvarende Kontrol indført saavel med Hensyn til franske som til fremmede Skibe. Efter Vedtagelsen af denne Lov er en fransk-engelsk Overenskomst om gensidig Anerkendelse senere tilvejebragt. Endelig er det i Norge ved kgl. Anordning af 6. Oktober 1909 paabudt, at der i norske Havne i visse Tilfælde føres Kontrol baade med fremmede Passagerskibe og med fremmede Fiske- og Fangstfartøjer samt Transportskibe og flydende Trankogerier m. v., alt fra den 1. Januar 1910 at regne.

Efter at det ved foreløbige underhaands Forhandlinger med den britiske, den franske og den norske Regering var opnaaet, at de vedkommende Landes Kontrol med fremmede Skibe ikke foreløbig gennemførtes, for saa vidt angik danske Skibe, mod at Overenskomst om gensidig Anerkendelse snarest søgtes tilvejebragt, ere Forhandlinger om saadan Anerkendelse med de paagældende Regninger derefter paabegyndte. Ifølge de af Forhandlingerne allerede foreliggende Resultater skønnes saadan Anerkendelse at ville kunne opnaas, naar der i de paagældende danske Regler foretages visse — for største Delen ikkun lidet inngribende — Ændringer. Til Foretagelsen af nogle af disse Ændringer udkræves imidlertid, for saa vidt angaar visse under Lov af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m. henhørende Forhold, Lovhjemmel.

Da Regeringen maa formene, at det vil være af overordentlig Betydning for dansk Skibsfart, om en Anerkendelse som den ovennævnte kunde opnaas, har man udarbejdet nærværende Lovforslag.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Bestemmelser bemærkes følgende:

Til § 1.

Den under Lit. l. foreslaaede Tilføjelse er begrundet i et under de af England under de ovennævnte Forhandlinger stillet Krav om, at Skibe uden Hensyn til Tonnagen skulle være forsynede med de fornødne Baate ved Ankomst til engelsk Havn.

Den under Lit. s. foreslaaede Ændring er grundet i praktiske Hensyn, idet det har vist sig, at Zinktavler ikke holde sig tilstrækkeligt tydelige.

Til den under Lit. u. foreslaaede Bestemmelse haves allerede fornøden Hjemmel i Søloven af 1. April 1892 § 45. Man har imidlertid fundet det praktisk i Tilsynsloven saa vidt muligt at samle alle de om Skibes Sedygtighed og om Sikkerhed paa Søen givne Forskrifter, hvorved tillige opnaas, at det i Tilsynsloven foreskrevne Tilsyn af Synsmændene kommer til at omfatte nærværende Forhold.

Angaaende den under Lit. v. foreslaaede Forskrift om Lægemidler gælde ganske tilsvarende Bemærkninger, hvorhos det med Hensyn til Forslaget om Hospital, Læge og Sygepasser skal bemærkes, at saadanne Forskrifter ere nødvendige, for at man kan opnaa den ovenomhandlede Anerkendelse i Frankrig af de danske Bestemmelser.

Den under Lit. x. foreslaaede Bestemmelse er i Overensstemmelse med Bestemmelsen i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 § 2 f.

Forslaget under Lit. y. er i Overensstemmelse med samme Lovs § 2 c. og foranlediget ved, at Dampskibstilsynsloven efter Bestemmelsen i § 1 omfatter en Del Sejlskibe, nemlig de, der til Fremdrivning eller andet Formaal benytte Damp- eller anden Maskinkraft.

Til § 2.

Angaaende den i 1ste Stykke foreslaaede Tilføjelse henvises til Bemærkningerne ovenfor til § 1 under Lit. l.

Bestemmelserne i Paragraffens 2det og 3die Stykke ere foranledigede ved de Krav, som fra norsk Side, jfr. de almindelige Bemærkninger ovenfor, for Fremtiden ville blive stilledes til visse danske Skibe ved Fart paa norske Havne.

Til § 3.

Den herunder foreslaaede Bestemmelse er i Overensstemmelse med Bestemmelsen i Lov Nr. 115 om Tilsyn med Sejlskibe m. m. af 14. Maj 1909 § 5, 2det Stykke.

Til § 4.

De særlige Regler, som ere foreskrevne i Dampskibstilsynslovens § 7, sidste Stykke, bør formentlig ogsaa kunne bringes til Anvendelse paa Skibe i særlig Fart. Denne Ændring er for Tiden ganske særlig paakrævet under Hensyn til de forskellige Krav, der i forskellige fremmede Lande stilles til danske Skibe. Lignende Betragtninger gøre sig gældende for de i denne Paragraf omhandlede Sejlskibe særlig, naar Hensyn tages til den i § 6 foreslaaede Ændring.

Tilsvarende Bemærkninger gælde med Hensyn til Forslaget i Paragraffens sidste Stykke, der sigter til at lette Opnaaelse af Overenskomst om Gensidighed med andre Nationer.

Til § 5.

Bestemmelsen er foranlediget ved den i § 6 foreslaaede Ændring, idet man har fundet det rimeligt, naar de her omhandlede Sejlskibe udgaa af Klassen »Fartøjer til særlige Formaal«, da at lempe de herved foranledigede Udgifter for Rederen i Overensstemmelse med de Regler, der gælde for Betalingen for Syn ifølge Sejlskibstilsynsloven. Syn efter Dampskibstilsynsloven foretages nemlig af 4 Synsmænd, medens Sejlskibstilsynsloven kun kræver 1 Synsmænd. Da Syn over et Sejlskib med Damp- eller anden Maskinkraft paa den ene Side er mere kompliceret end Syn over et almindeligt Sejlskib, men paa den anden Side ikke kan ligestilles med Syn over almindelige Dampskibe, vil man være sindet at bestemme, at Syn over de heromhandlede Skibe foretages af 2 Synsmænd (1 sø- eller skibbygningskyndig og 1 maskinkyndig), og man har derfor foreslaaet, at det Synsmændene i Forening tilkommende Vederlag nedsættes til det halve. Af dette Vederlag skal da Fartøjets Ejer udrede et saa stort Beløb, som Synet vilde have kostet ham, hvis det var bleven afholdt efter Sejlskibstilsynsloven, dog med Tillæg af 4 Kr. under Hensyn til det særlige Arbejde, Synet af Motoren medfører. Restbeløbet udredes af Statskassen. De herved for Statskassen foranledigede Merudgifter maa antages at ville blive ubetydelige.

Til § 6.

Bestemmelsen i 1ste Stykke er foranlediget ved de engelske Forskrifter, hvorefter de særlige Regler om Passagerskibe allerede komme til Anvendelse paa Skibe indrettede til at befordre over 12 Passagerer.

Bestemmelsen i Dampskibstilsynslovens § 31, 4de Stykke, om, at Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft henregnes til »Fartøjer til særlige Formaal« og derved undergives noget lempeligere Regler end egentlige Dampfartøjer, er nu efter Emanationen af Sejlskibstilsynsloven af 14. Maj 1909 formentlig mindre rationel, idet den vil medføre, at et Sejlskib ved blot at have en mindre Maskine eller Motor — f. Eks. til Drivning af en Pumpe — undtages fra en Del meget væsentlige Forskrifter om Skibets Sikkerhed. Man har derfor ment at burde foreslaa denne Bestemmelse ophævet.

Til § 7.

Den herunder foreslaaede Bestemmelse tager Sigte paa saadanne danske Fartøjer, som i længere Tidsrum fare mellem fremmede Havne uden at komme til Danmark. De ovennævnte Hensyn vedrørende Spørgsmaalet om Opnaaelse af Anerkendelse i Udlandet af de danske Regler angaaende Sikkerhed paa Søen gøre det ønskeligt at kunne give Forskrifter for saadanne danske Skibe, som nærværende Paragraf omhandler, medens det paa den anden Side ikke lader sig gøre paa disse at lade de i Kongeriget gældende Regler komme til uforandret Anvendelse. Man har derfor fundet det rettest at foreslaa saadanne eventuelle Forskrifter overlade til Fastsættelse ved en kgl. Anordning.

Til § 8.

Det vil formentlig findes praktisk, at Dampskibstilsynsloven optrykkes med de i nærværende Forslag indeholdte Ændringer samt de Ændringer, som foranlediges ved de herhenhørende Sagers Overgang til Ministeriet for Handel og Søfart samt ved Indførelsen af det metriske System.

Danske Søfolks Livsvilkaar.

Herom skriver »Berlingske Tidende«:

»I Anledning af nogle Angreb, som er fremsat af Formanden for Søfyrbødernes Forbund, Angreb, som bl. a. skal faa Publikum til at tro, at der i elleve Aar ikke er gjort noget for at forbedre Forholdene for Søfolkene, kan der anføres en Række Omstændigheder, som viser Beskyldningernes fuldstændige Uholdbarhed.

Rent bortset fra, at Rederne i de senere Aar er bleven bebyrdet med en Række Love og Bestemmelser angaaende Tilsyn med Skibene, hvilke Love væsentlig lager Sigte paa dels at sikre Besætningerne og dels at skaffe dem bedre Opholdsvilkaar om Bord, er der ogsaa traadt Love i Kraft, som mere direkte er et Plus i Besætningens Favør, f. Eks. Lov af 1906 om Søfolks Forsikring imod Ulykkestilfælde i Søfartsvirksomheden. Men ved Siden heraf er der ikke gjort saa lidt endda, baade ved direkte Lønningstillæg og paa andre Maader.

Det er f. Eks. D. F. D. S. overordentlig magtpaaliggende, at Besætningerne faar god og rigelig Kost om Bord, og Søfolkene og Fyrbøderne faar i Virkeligheden ogsaa langt mere, end der i Henhold til de gældende Love tilkommer dem.

Vil man ganske upartisk se paa de Kaar, der i Virkeligheden bydes Søarbejderne, saa er der næppe nogen, der for Alvor vil kunne forlange større Ydelser af Rederne.

For D. F. D. S. har det været Opgaven gradvis — efterhaanden som Budgettet har kunnet bære det — at forbedre Funktionærernes Kaar, ogsaa Søarbejdernes, og at dette er gjort, kan meget let bevises. I 1906 indførtes saaledes den Bestemmelse, at Hyren for Matroser og Fyrbødere blev forhøjet fra 60 til 65 Kr. om Maaned for dem, der havde gjort fire Aars fortløbende Tjeneste i Selskabet.

I 1907 gik man et Skridt videre, idet man nedsatte den Tid, hvori det forlangtes, at Søfolkene skulde have gjort Tjeneste i Selskabet, for at Løntillægget blev givet fra fire til tre Aar, eller til at de skulde have gjort Tjeneste i to Aar i det samme af Selskabets Skibe.

I 1907 hævdede man ligeledes Lønningen for alle de ubefarne Fyrbødere fra 45 til 50 Kr. Efter seks Maaneders Tjeneste med 50 Kr.s Løn pr. Maaned fik Fyrbøderne 60 Kr. pr. Maaned, og man indførte endvidere den Bestemmelse, at de kun behøvede at gøre en enkelt eller et Par Rejser for at faa de 60 Kr., naar de blev godt anbefalet fra den Fører eller Maskinmester, hvorunder de havde sejlet.

Man gik endnu videre, idet man oprettede adskillige Pladser som Overfyrbødere i flere af Selskabets Skibe. Hertil blev nogle af de ældste blandt Fyrbøderne udnævnt, og de fik en Løn af 70 Kr. pr. Maaned, og i enkelte af Baadene indførte man yderligere, at de Fyrbødere, der gjorde Tjeneste som »Storekeepers«, ogsaa fik 70 Kr.

Endvidere har de saakaldte »Bedstemænd« saavel af Dækkets som af Maskinens Besætninger samt Donkeymændene og de, der gør Tjeneste som Baadsmænd, Lampe-mænd og lignende, særlige Lønningstillæg, saaledes at deres Løn kommer op paa 70—75 Kr. pr. Maaned. Alt foruden Kost og Logis.

Og man maa ikke glemme, at der gives Ekstrabetaling à 45 Øre pr. Time for Arbejde, som under almindelige Forhold udføres af Besætningen, der ikke har Vagttjeneste, — ligeledes gives der Ekstrabetaling for Arbejde paa Søn- og Helligdage.

Det betyder dog ogsaa noget, at der i 1908 i D. F. D. S. af Admiral Richelieu blev oprettet en Invaliditets- og Understøttelsesfond paa 100,000 Kr., af hvilken mange af Selskabets Søarbejdere har høstet stor Gavn. Endvidere staaer det enhver Søfyrbøder og Matros frit for at blive Medlem af Selskabets Pensionskasse, hvorved der yderligere fra Selskabet vil blive betalt 7 pCt. af hans Løn til Lønningen.

Endelig kan det anføres, at Søarbejdernes Ret til at slutte sig sammen i Fagforbund i 1906 blev anerkendt af Rederne. Som bekendt var det tidligere Søarbejderne forbudt at organisere sig.

Til D. F. D. S. kommer der saa at sige aldrig Klager fra Matroser og Fyrbødere, hverken over Lønningen, Forplejningen eller Opholdsvilkaarene om Bord i Skibene. Alle

er gennemgaaende godt tilfreds. Og har de egentlig Grund til andet? En ganske ung Mand, som intet har lært, kan gaa om Bord i et Skib og faa en Plads paa 50 Kr. pr. Maaned, samt frit Ophold, Kost, Logis osv., om Bord, og efter kort Tid vil han være oppe paa 60 à 65 Kr. med Udsigt til yderligere Stigning.

Værdien af Kosten og Opholdet har man et godt Maal for, idet Lønningerne for Folk, der ikke har Ophold om Bord, er Kr. 3,75 pr. Dag. Omsættes Kost og Ophold i Penge, vil en Søarbejder med 60 Kr. maanedlig Hyre have en Indtægt af mindst 1,200 Kr. pr. Aar, og efter ganske kort Tid stiger Lønnen, saa han efter 1 Aars Tjeneste kan beregne Kr. 1,350 og senere Kr. 1,410 og Kr. 1,470 for Overfyrbødere.

Hvis man sammenligner disse Lønninger med, hvad veluddannede Folk i andre Stillinger begynder med, vil man næppe med nogen Styrke kunne hævde, at Stillingen for Søfolk er daarlig, og det er som ovenfor vist i hvert Fald ganske uberettiget at hævde, at der i de sidste elleve Aar intet er gjort for at forbedre Matroser og Fyrbøderes Kaar.

Hvis d'Hrr. Ledere vil holde sig i Ro, vilde der sikkert slet ikke nu være Tale om Utilfredshed. Og med Hensyn til Sømandens hele Stilling om Bord saa er det jo bekendt, at der for Tiden sidder en Kommission til Revision af Søloven, hvilken Kommission sikkert vil fremkomme med Forslag til forskellige Reforme. Enhver vil imidlertid kunne forstaa, at det Ansvar, som følger med Sejladts paa Søen, hvor man er uden Forbindelse med andre Myndigheder, nødvendiggør særlige Bestemmelser for Hævdelsen af Disciplinen og Ordenen om Bord. Det vil man aldrig nogensinde kunne komme bort fra i Skibsfarten, naar denne skal drives med Sikkerhed for Mennesker, Gods og Skib.

Fragtmarkedet.

Den sidst forløbne Uge har kun bragt faa Forandringer i de ledende Markeder, af hvilke Sortehavet etc. en kort Overgang laa en lille Smule svagere, men Forholdene bedredes hurtigt, og de sidste Befragtninger fandt Sted til omkring forrige Uges Rater. Fra Middelhavet er der Stigninger at konstatere i flere Retninger, da Befragterne kun har kunnet faa Tonnage til de af Rederne forlangte Rater. Nordamerika har haft temmelig knapt med Tonnage, og for flere presserende Ordre er der betalt højere Rater, end vi i flere Aar har set. Baltimore betalte 2/5¼ pr. Oktober til udsøgt Havn, og for Plankelast fra Miramichi til Englands Vestkyst kan faas 42/6 à 45/. Fra Bathurst sluttedes en stor Baad til 43/. Wilmington sluttede til 27/6 Bomuld Liverpool direkte; medens der paa Netto Charter fra Golfen til udsøgt Havn sluttedes en meget prompt Baad til 12/ én, 12/6 to Havne. Navnlig Træfragterne fra Golfen var godt med i Stigningen, og der betaltes i flere Tilfælde 120/ til River Plate, ja indtil 122/6 for en stor Oktober Baad. Kornafskibningerne fra La Plata har været livligere, og Rederne har udnyttet Situationen. C. 4,400 Tons Baade pr. Oktober opnaaede indtil 13/10½ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, større Baade 6 à 9 d. mindre, og fra Buenos Aires betaltes 10/9. Østen har ikke fragtet meget, men Raterne er nominelt uforandret. Fra Australien sluttedes der til 26/ U. K. eller Kontinentet (H. H.) pr. Oktober. Som det vil ses er de store Markeder altsaa fremdeles faste, men det glædelige for danske Skibe er, at Østersøen nu ogsaa begynder at komme med i Opgangen. Det er Petersborg, som er gaaet i Spidsen, og Raterne for Korn er nu steget til 1/41½ Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam, 1/6 Antwerpen,

1/9 Rouen, hvortil flere prompte Baade sluttedes. Ogsaa Trælastfragterne er bedre, navnlig fra de nordligere Pladser, og adskillige Befragtninger til virkelig gode Rater har fundet Sted. Riga er flov, men fra Windau, Reval, Libau, Königsberg, Danzig, Stettin etc. er der ikke saa faa Laster til Fragter, som er bedre, end de var for et Par Uger siden, og hvis Petersborg og Nordbolten trækker mere Tonnage til sig, vil Fragterne fra de sydligere Havne uden Tvivl fæstne sig yderligere.

Havarier og Forlis.

Nycar, Dpsk. af Rotterdam, der den 2. ds. kom paa Grund ved Mølle, er nu af Svitzers bragt flot og afsejlet til Kjøbenhavn for Dykkerundersøgelse.

Wemyss Castle, Skonnert af Marstal, er paa Rejsen fra Svendborg til Kumlinge Åland indkommet til Allinge med ovenbords Skade.

Valkyrien, 3/m. Skonnert af Marstal, har paa Rejsen fra Hamburg til Maracaibo med en Ladning Stykgods været i Kollision med norsk Bark »Rollo« paa Cuxhafens Red. »Valkyrien« blev indbugseret til Cuxhafen med en Del Skade, som maa repareres, forinden Rejsen kan fortsættes.

Katrine, 3/m. Skonnert af Thurø, er den 3. ds. kommet paa Grund ved Binie i Frankrig; er luk.

Fra Sø og Land.

Om Rapportering af et Skib, som blev prajet i Søen fortæller en Officer af Argo-Linien følgende, temmelige enestaaende Tilfælde i »Hansa«:

I Aaret 1906 var jeg med det tyske Skib »Emilie« paa Rejse fra Astoria til Kjøbenhavn, da vi c. 20 Sm. Syd for Kap Horn saa en Damper, som viste Nødsignaler. Da vi var kommet i Nærheden af Damperen, sendte denne sin 2den Styrmand over, som meddelte os følgende:

»Damperen er »Hyndford« af Glasgow paa Rejse fra Montevideo til Valparaiso, den har for fjorten Dage siden mistet sin Skrue ved Kap Pillar; Iste Styrmand forlod da Damperen i en Skibsbaad med fire Mand for at tilkalde Hjælp. (Denne Baad har man senere ikke hørt noget om.) Da Damperen er ny og godt forsynet med Proviant, ønsker Mandskabet ikke at forlade den, hvorfor vi anmoder dem om at rapportere vort Uheld, saasnart det paa nogen Maade er muligt.»

Paa Grund af Damperens kritiske Stilling tog vor Kaptajn en rask Beslutning og lovede Styrmanden om muligt at rapportere Damperen i Port Stanley. Fire Dage senere var vi i en tæt Taage naaet til Indsejlingen af Havnen, og saa snart det klarede op, løb vi, da der ikke saas nogen Baad, ind og ankrede paa den ydre Bugt, den saakaldte Port William. Snart kom der saa en Barkasse ud til os, som Kaptajnen overgav sin allerede i Søen skrevne Beretning til Lloyds Agent. Kaptajnen modtog en Takskrivelse fra Stedets Guvernør og efter at have været opholdt i nogle Dage af daarlige Vejr, fortsatte vi Rejsen og naaede Kjøbenhavn efter en hurtig Sejlads paa 60 Dage. Damperen »Hyndford« blev en halv Snes Dage senere slæbt ind til Port Stanley af en derværende Slæbebaad. Ved vor Kaptajns raske Beslutning og energiske Handlemaade blev Damperens Rederi og dens Mandskabs Paarørende beroliget, da man allerede havde begyndt at nære Bekymringer for den. »Emilie«s Rederi erholdt en passende Belønning for denne Rapport.»

En mærkelig Redning lykkedes for nylig for Damperen »Liberia«, af Hamburg—Amerika-Linien, i det indiske Ocean. Det blev meldt Kaptajnen, at en Mand af Vagtmandskabet var forsvundet, og at man forgæves havde søgt efter ham i et Kvarters-tid. Skibet blev straks vendt, og medens man endnu en Gang forgæves gennemsøgte alle Rum, gjorde man en Baad klar, lagde Redningskranse til Rette og fordelte begge Vagters Mandskab til Udkig. Efter næsten en Times Sejlads med halv Kraft, fik man pludselig Øje paa Manden, der raabte højt om Hjælp forude paa Bagbords Side, og fik ham om Bord i fuldstændig udmattet Tilstand. Efter akkurat en Times Forløb kunde Rejsen fortsættes. Manden kunde efter 24 Timers Hvile og forudgaaende Lægeundersøgelse, efter eget Ønske, sættes til lettere Arbejde nede ved Maskinen. Det, der gør Tilfældet særlig mærkeligt, er, at det næsten hører til det overnaturlige at finde en Mand, der er faldet over Bord i rum Sø, en hel Time efter Ulykkestilfældet og faa Hæld til at redde ham.

(»Hamb. Corr.«)

Kongeriget Montenegro. Størrelsen af dette nyoprettede Kongeriges Landomraade opgives til c. 9,000 km², hvilket er omtrent en Fjerdedel af Kongeriget Danmark, medens Indbyggerantallet kun udgør omkring en Tienedel af Danmarks, idet der paa Montenegros Territorium bor henimod 250,000 Mennesker. Blandt disse er 205,000 Græsk-Katoliker, 10,000 Romerske Katoliker og 14,000 Muhamedanere. — Hovedstaden, Cettinje, opgives til at have 4,500 Indb., medens Landets største By, Podgoritza, har 10,000 Indb. og Dulcigno 5,000. — Statens Indtægter og Udgifter i 1909 balancerede med c. 2 Millioner Kr., og Værdien af Landets samlede Udførsel udgjorde c. 1 Million Kr. mod en samlet Indførselsværdi paa 4¼ Million Kr. — Sluttelig skal nævnes, at den montenegriske Hær paa Krigsfod angives til omtrent 40,000 Mand.

(Statistiske Efterretninger.)

Skibefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu- bert. ank. Riga 4./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Marseille 4./10. til Tarragona. — Algarve, Borries, ank. hertil 4./10. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 5./10. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 4./10. — Antwerpen, Mad- sen ank. Antwerpen 30./9. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. — Arno, Strubberg, afg. Catania 5./10. til Messina. — Aurora, Fischer, ank. Petersborg 1./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 4./10. for Antwerpen. — Beira, Lunge, afg. Petersborg 5./10. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen. afg. Kristianssand 1./10. til New York. — Chr. Bro- berg, Mortensen, afg. Söderhamn 5./10. — Christian IX, Holm, ank. hertil 3./10. — Dagmar, Tønnesen, afg. Brahestad 4./10. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 4./10. til Königs- berg. — Florida, Andersen, afg. herfra 5./10. til Aalborg. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 5./10. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 28./9. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 28./9. — Hellig Olav, Holst, afg. herfra 6./10. til Kristiania. — Hengest, Munck, afg. herfra 4./10. til Riga. — Hjelm, Kyles- bech, ank. Danzig 3./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Se- villa 2./10. til Lissabon. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 3./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 28./9. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 3./10. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, ank. Bor- deaux 1./10. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 5./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 30./9. — Louise, Larsen, afg. Antwerpen 5./10. til Marseille. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 30./9. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Havre 29./9. til Tunis. — Moskov, Jon Jonsen, ank. Havre 1./10. — Morsø, Sørensen, afg. Funchal 2./10. til Cascaes. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Riga 2./10. — Nordjylland, Jacobaus, afg. Petersborg 1./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Dunkerque 5./10. hertil. — Omsk, Harder, pass. Holtenau 4./10. for Libau. — Os- car II, Hempel, ank. New York 4./10. — Pennsylvania, Liss- en, afg. Baltimore 4./10. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. London 4./10. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 30./9. — Saga, Wiberg, afg. London 5./10. til Hull. — Saxo, Müller, ank. Antwerpen 3./10. — Seine, Damp, afg. herfra 3./10. til Petersborg. — Texas, Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./9. — Thyra, Jør- gensen, afg. Aalesund 5./10. hertil. — Tiber, Bech, afg. Dartmouth 4./10. hertil. — Tyr, Thaning, afg. herfra 4./10. til Windau. — United States, Gotsche, afg. New York 29./9. til Kristianssand. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 5./10. — Viking, Meyer, ank. Stettin 5./10. — Karin, afg. Liverpool 5./10. til Swansea. — Vadsø, ank. Stettin 1./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu- koff, Brandt, ank. Kjøbenhavn 3./10. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./10. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 2./10. — Harald Klitgaard, Ras- mussen, ank. Hungerburg 30./9. — Russ, Petersen, afg. Chatham 1./10. til Browhead f. O. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Barry 4./10. til Sveaborg. — Excellence Pleske, Rasmus- sen, ank. London 29./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Belfast 29./9. — Generalkonsul Pallisen, Christen- sen, afg. Rouen 3./10. til Newport. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Swansea 30./9. — Helmer Mørch, Thorsoe, afg. Swansea 2./10. til Catania. — Newa, Dahl, afg. Hull 30./9. til Kronstadt.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Port Said 30./9. til Marseille. — Tranquebar, van Deurs, ank. Newchwang 4./10. — Siam, Cortsen, afg. Dundee 4./10. til Kjøbenhavn. — Chum- pon, Hansen-Raun, afg. Penang 24./9. til Suez. — Pangaan, Knud- sen, ank. London 28./9. — Bandon, Thomsen, ank. Penang 4./10. — Samui, de Fine-Licht, ank. Antwerpen 2./10. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Suez 1./10. til Calicut. — Cathay, Kruse, afg. Durban 3./10. til Delagoa Bay.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingemann, afg. Pontadelgada 29./9. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 28./9. til London. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøben- havn 2./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Glasgow 3./10. til Kjøbenhavn. — Nordsøen, Gram, ank. Denia 3./10. — Fylla, Christensen, pass. Gibraltar 2./10. til Liverpool. — Nautik, N. Nielsen, ank. Newcastle 4./10. — Gerda, Iversen, ank. Boston 2./10. — Hebe, Gregersen, ank. Denia 30./9. — Inger, Schiff, pass. l'Quessant 4./10. for Sunderland. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 4./10. for Königsberg. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Kotka 4./10. til Åbo. — Cito, Jepsen, afg. Königsberg 2./10. til Wiborg. — Napoli, Brinch, pass. Frederikshavn 4./10. for Gijon. — Bodil, Uldall, pass. Helsingør 1./10. for Cardiff. — Alfa, Lauritsen, afg. Trångsund 3./10. til Lorient. — Marie, Jessen, afg. Almeria 2./10. til Hamburg. — Nora, L. P. Larsen, ank. Stettin 1./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, afg. Rotterdam 5./10. — Russia, Poulsen, afg. Methil 5./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Göteborg 2./10. — Dania, Petersen, afg. Filadelfia 1./10. — Normannia, Erichsen, ank. Kronstadt 4./10. — Euxinia, Lund, ank. Havre 4./10. — Canadia, Jespersen, afg. Rotterdam 26./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Rotterdam 2./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Petersborg 30./9. — Patricia, Dam Larsen, afg. Newport News 18./9. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 2./10. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 28./9.

Union. Frisia, Skov, ank. Petersborg 1./10. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 4./10. — Caledonia, Hansen, afg. Methil 4./10. — Sarmatia, Petersen, afg. Rotterdam 4./10. — Kotionia, Rasmussen, afg. Aleksandria 2./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Råfsö 4./10. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiasen, ank. Kiel 2./10. — Estonia, Winckler, afg. Methil 30./9.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Wismar 4./10. — Selandia, Troensegaard, afg. Libau 5./10. — Secalia, Jensen, afg. Methil 29./9. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 1./10. — Boscia, Skovgaard, afg. West Hartlepool 30./9.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Rotterdam 2./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Normaling 28./9. — Martha, Christensen, afg. Stettin 4./10. — Elna, Rathje, afg. Tynen 4./10. — Therese, Pedersen, afg. Barry 28./9. — Simone, Møller, afg. Tynen 3./10. — Jeanne, Løffer, ank. Stettin 5./10. — Vera, Riss, afg. Archangel 29./9. — Daisy, Olsen, ank. Sundsvall 4./10. — Anine, Leth, ank. Grangemouth 1./10. — Kamma, Larsen, afg. Archangel 22./9.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Lübeck 1./10. — Nelly, Clausen, ank. Lübeck 4./10. — Fanny, Eriksen, afg. Kratzwieck 4./10. til Hernösand. — Lilly, Nielsen, ank. Santander 4./10. — Alexy, Lorentzen, ank. Uleåborg 2./10. — Dagny, Sørensen, afg. Manchester 4./10. til Bremen. — Mary, Bang, ank. Dunballwharf 3./10.

Æra. Energi, Jensen, ank. Blyth 1./10. — Enighed, Jensen, ank. Boness 4./10. — Emanuel, Svane, ank. West Hartlepool 4./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 5./10. — London, Bom, ank. Riga 30./9. — Paris, Tholander, ank. Flensborg 5./10. — Bryssel, Kaas, ank. Tyne Dock 27./9.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 4./10. — Wien, Boeck Hansen, ank. Petersborg 24./9. — Roma, v. Thun, ank. Libau 30./9.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Newport 3./10. — Ekliptika, Funder, afg. Petersborg 29./9.

Nordsøen. Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Libau 3./10. — Nordland, Møller, afg. Petersborg 27./9. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Kronstadt 29./9. — England, Andersen, afg. Newport 5./10. — Holland, Poulsen, ank. Stockholm 3./10. — Rusland, Bennetzen, pass. Hanstholm 2./10. for Cardiff.

Europa. Europa, Hansen, ank. Petersborg 28./9. — Tyskland, Dastrup, ank. Ghent 1./10. — Belgien, Nielsen, ank. Aarhus 1./10. — Frankrig, Friis, ank. Boness 1./10.

Danmark. J. N. Madsen, afg. Kjøbenhavn 1./10. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pernau 29./9. — Helge, Pii, ank. Kronstadt 1./10. — Rolf, Reese, ank. Kronstadt 30./9. — Niels R. Finse, Olsen, afg. Grimsby 30./9.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Yxpila 28./9. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Frederikshavn 4./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Wiborg 4./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Caen 1./10. — Peter Willemoes, Møller, ank. Woodberry 4./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Ternuzen 5./10. — Hans Tausen, Klaborg, afg. Riga 2./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Blyth 3./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Dordrecht 4./10. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Slani 5./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Aarhus 1./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, pass. Kjøbenhavn 1./10. for

nordg. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Libau 1./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, er ank. Blyth. — Ajax, Brorsen, afg. Boness 4./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 3./10. — Helene, Hansen, afg. Helsingfors 5./9. — Sjælland, Dam, ank. Methil 4./10. — Agnete, Sonnichsen, afg. Karrebæksmunde 4./10. — Hermia, Sonnichsen, afg. Libau 30./9. — Alice, Schultz, afg. Randers 6./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ghent 12./9. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 2./10. — Vera, Thing, afg. Methil 28./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Stralsund 2./10. — Rimplaxe, Westergaard, pass. Kjøbenhavn 3./10. for West Hartlepool. — Skinfaxe, Faber, ank. Libau 3./10. — Gulfaxe, Petersen, afg. Aarhus 5./10. til Königsberg. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Riga 28./9.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruse, ank. Harburg a. d. Elbe 3./10.

Rønne. Laurentine Emilie, Andersen, ank. Karrebæksmunde 26./9. — Freja, Bech, ank. Rørvig 27./9. — Hermod, Grønvald, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Argus, Holm, ank. Karlskrona 27./9. — Clara Marie, Plum, ank. Kjøbenhavn 27./9. — Sigurd, Koføed, ank. Aalborg 27./9. — Ansgar, Møller, ank. Aarhus 28./9. — Herman Olsen, Hintze, ank. Königsberg 28./9. — Nestved, Clausen, ank. Rügenwalde 28./9. — Veset, Koføed, ank. Memel 30./9.

Svendborg. Norden, Andreasen, ank. Wiborg 28./9. — Erik, Hansen, ank. Brahestad 28./9. — Venus, Andersen, ank. Brest 28./9. — Libra, Hansen, ank. Dysart 29./9. — Pallesen, Jensen, ank. Neder Kalix 29./9. — Flora, Sørensen, ank. Göteborg 29./9. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Gefle 29./9. — Severine, Jensen, ank. Swinemünde 29./9. — Guldborg, Rueløkke, ank. Drøbak 29./9. — Yrsa, Sørensen, ank. Raumo 29./9. — Newsky, Nielsen, ank. Umeå 29./9. — Britannia, Rasmussen, ank. Tuborg 30./9. — Jens, Eriksen, ank. Rudkjøbing 30./9. — Cornwall, Petersen, ank. Kotka 29./9. — Agnes, Andreasen, ank. Umeå 29./9. — Solon, Rasch, ank. Holbæk 29./9. — Valkyrien, Hansen, ank. Göteborg 30./9. — Standard, Rasmussen, ank. Drøbak 30./9. — Kamma, Fisker, ank. Lissabon 30./9. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 30./9. — Gæa, Petersen, ank. Ystad 1./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Faaborg 1./10. — Urania, Rubach, ank. Königsberg 30./9. — Alma, Hansen, ank. Harburg 30./9. — Freja, Jensen, ank. Lübeck 1./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Cimbrishavn 2./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Swinemünde 3./10. — Fyn, Mouritzen, ank. Stettin 1./10. — Ludvig, Jørgensen, ank. Sundsvall 2./10. — Iris, Hansen, ank. Gjedser 3./10. — Aktiv, Mouritzen, ank. Kotka 3./10. — Mine, Jørgensen, ank. Swinemünde 3./10. — Vera, Jensen, ank. Norrkøping 3./10. — Minerva, Fuglsang, ank. Fowey 1./10. — Ariel, Ravnemose, ank. Sundsvall 4./10. — Otto, Hansen, ank. Riga 4./10. — Frejr, Braudt, ank. Kjøbenhavn 4./10. — Najaden, Rasmussen, ank. Lissabon 3./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Ørnebro 3./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Drøbak 3./10. — Helge, Carlsen, ank. St. Valery 3./10. — Mercur, Lund, ank. Boston 3./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Reval 3./10. — Marie, Nielsen, ank. Kemi 3./10. — Union, Olsen, ank. St. Ybes 4./10. — Christian, Jørgensen, ank. Gefle 4./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Sables d'Ollonne 4./10. — Lars Jørgensen, Jørgensen, ank. London 4./10. — Ruth, Falentin, ank. Dover 4./10. — Venus, Andersen, ank. Pont l'Abbe 5./10.

Æra. Christine, Rasmussen, ank. Sølyesborg 1./10. — Harris, Thorstenson, ank. Trinity 2./10. — Hydra, Christensen, ank. Kronstadt 3./10. — Amor, Rasmussen, ank. Llannely 1./10. — Argus, Jensen, ank. Kolberg 3./10. — Atlantic, Rasmussen, ank. Cardiff 2./10. — Caroline Kock, Rasmussen, afg. Hamburg 1./10. til Maracaibo. — I. Koføed, afg. Casablanca 2./10. til Liverpool. — Willy, Knudsen, afg. Sundsvall 29./9. — Vera, Tjellesen, afg. Grimsby 30./9. til Svaneke. — Alfa, Madsen, ank. Hudiksvall 4./10. — Norma, Christensen, ank. Råfsö 4./10. — Arken, Christensen, ank. Lorient 3./10. — Lauritz, Folmer, ank. Kristiania 3./10. — Salvador, Sand, ank. Göteborg 4./10. — Salus, Jensen, ank. Boness 3./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Höganäs 3./10. — Æra, Christensen, ank. Gefle 4./10. — Freya, Petersen, ank. Odense 4./10. — Pampa, Svendsen, ank. Memel 4./10. — Irene, Jørgensen, ank. Faro 5./10. — Hansigne, Clausen, ank. Malmø 4./10. — Gloria, Fabricius, ank. Rudkjøbing 5./10. — Marie, Petersen, ank. Berwick on Tweed 4./10. — Johanne, Østermann, afg. Labrador 4./10. til Genua. — Svip, Jensen, ank. Nykjøbing F. 4./10. — Marie, Østermann, ank. Nykjøbing F. 5./10. — Svane, Mølleman, ank. Dieppe 5./10.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 7. Oktober 1910. — Nyt Lovforslag. — Danske Søfolks Livsvilkaar. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2174. Belysning forandret. Graadyb. Nordøen. Skallingen Vinkel fyr er nu tændt, det ligger paa 55° 27' 55" N. Br. 8° 18' 46" Ø. Lgd., 1005 m S. 45½ V. for det nedlagte Fyr, som laa paa 55° 28' 18" N. Br. 8° 19' 27" Ø. Lgd. Lystønderne Graadyb-Barre og Fovrfeld er udlagt og Lystønderne Søru Jessens-Sund og Sandodden er forandret. Dermed er alle Forandringerne i Belysningen af Graadyb foretaget. (Kort Nr. 130, 150, 180 og 230. Danske Lods, 7de Udgave, Side 88, 89, 95 og 96. Fyr-Fort. Nr. 4, 9, 11 og 14. Sam-Fort. Side 10 og 11.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494, 1878 og 2008. København 1910.)

2172. Mølle brændt. Korsør. Store-Bælt. Korsør V.-lige Mølle, Strandmøllen, er nedbrændt og vil muligvis ikke blive opført igen. (Kort Nr. 156, 157, 162, 163, 220 og 221. Danske Lods, 7de Udgave, Side 334 og 531.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2173. Grund afmærket. Håsthvilan Fyr NNØ Stockholm Skærgaard, Sverrig. Stagen med Kost ved 4, i Grunden NNØ fra Håsthvilan Fyr staar Ø. for Grunden paa 59° 28' 9" N. Br. 18° 24' 58" Ø. Lgd., og ikke som angivet 18° 24' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2120. København 1910.)

2174. Lystøndes Brændetid. Argos Grund. Bottenske Bugt. Lystønden ved Argos Grund vil fremtidig ligge ude fra c. 15de Juli til 15de December, hvis Isforholdene tillader det. 60° 37' 45" N. Br. 18° 21' 45" Ø. Lgd.

2175. Fyrskibene »Västra Banken« og »Finngrundet«s Inddragning. Bottenske Bugt. Saaftremt Isforholdene tillader det, vil efternævnte Fyrskibe fremtidig være paa Station: »Västra Banken« Fyrskib indtil 31de December. 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd. »Finngrundet« Fyrskib indtil den 20de December. 61° 1' 50" N. Br. 18° 31' 35" Ø. Lgd.

2176. Lystøndes Brændetid. Vänta Litets Grund. Hærnö. Bottenske Bugt. Lystønden ved Vänta Litets Grund vil fremtidig ligge ude fra c. 20de Juli til 1ste December, saaftremt Isforholdene tillader det. 62° 29' 12" N. Br. 18° 15' 0" Ø. Lgd.

2177. Lystønders Brændetid. Nordhvalen og Sörgadden. Holmögd. Bottenske Bugt. Saaftremt Isforholdene tillader det, vil fremtidig Lystønderne ved Nordhvalen Grund, 63° 32' 25" N. Br. 20° 49' 5" Ø. Lgd., og Sörgadden Grund, 63° 33' 41" N. Br. 20° 51' 40" Ø. Lgd., ligge ude fra c. 1ste August til 20de November.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2201. Dybde aftaget. Porta Plata. Haiti N.-Kyst. Paa Ankerpladsen i Porta Plata Havn er Dybden aftaget fra 9, m til 6, m. Porta Plata: 19° 49' N. Br. 70° 41' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2202. Fyr forandret. Huasco. Chile. Det hvide, faste Fyr paa Yderenden af Pieron, c. 1 Kbl N. 55° Ø. fra Flagstangen ved Huasco Havn, er forandret til et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 2 Sm. 28° 27, s. S. Br. 71° 14' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2203. Grund fundet. Los Boletos. Salitrona Bugt. Spanien. En Stengrund, c. 50 m i Ø.-V. og 35 m i N.-S., med fra 1 til 5 m Vand er fundet ved Ankerpladsen ud for Los Boletos i Salitrona Bugt. 37° 33' 36" N. Br. 1° 6' 43" V. Lgd.

2204. Fyr tændt. Kap Portofino. Italien V.-Kyst. Den 1ste Oktober er paa Ø.-Pynen af Kap Portofino tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Lys 0 Sek., Marke 4 Sek., Fyret skjeltes af Land fra N. 82° V. til N. 25° V. Flammens Højde: 43 m. Synsvidde: 16 Sm. Gul, To-Etages Bygning med c. 34 m højt Sideaarn. 44° 17' 53" N. Br. 9° 13' 10" Ø. Lgd.

2205. Tænde flyttet. Oran. Alger. Den røde Lystønde, der viser grønt Lys, ved Forlængelsen af Ydermolen ved Oran ligger nu i 22 m Vand 1000 m N. 74° Ø. fra Fyret paa Havnemolen, der ligger paa 35° 42' 56" N. Br. 0° 38' 38" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1319. København 1909.)

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2206. Fyr forandret. Lystønde udlagt. Zanzibar Harbour. Zanzibar Island. De to grønne Fyr, 200 m N. 88° Ø. fra Government Offices Flagstang er slukkede, og et elektrisk, grønt, fast Fyr er tændt c. 250 m N. 50° Ø. fra samme Punkt. Government Offices: 6° 9', S. Br. 39° 11' Ø. Lgd.

Mtwana Shoal Tønde er ombyttet med en rød Lystønde, der viser rødt, fast Lys. 6° 18', S. Br. 39° 10' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2207. Fyrs Bølgighed. Regent. Bangkok River. Siam. Fyret i Mundingen af Bangkok River ligger 17, Sm N. 66° V. fra dets Plads i det engelske Admiraltets Kort Nr. 999. Fyret kaldes nu Regent Fyr og ligger paa 13° 28' 40" N. Br. 100° 33' 55" Ø. Lgd. Man skal holde Ø. om Fyret.

2208. Klippe fundet. Goat Island. Hong Hai Bay. China. En Klippe med 2, m Vand ligger 2, Kbl S. 5° V. fra SØ-Enden af Goat Island, der ligger paa 22° 39', N. Br. 115° 26' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2209. Karantænebestemmelser. Danmark. — Havnene ved det Røde Hav, Ægypten, Tonkin, Cochinchina og Ostindien, derunder de hollandske ostindiske Kolonier, de russiske Havne ved det Sorte Hav og det Azovske Hav, St. Petersburg, Kronstadt og Riga er erklæret for smittet af Kolera. Italien. — Konstantinopel er erklæret for smittet af Kolera.

2178. Lystønders Brændetid. Rata Storgrund. **Bottiske Bugt.** Saaftrent Isforholdene tillader det, vil Lystønden ved Rata Storgrund fremtidig ligge ude fra c. 1ste August til 10de November. 63° 59' 48" N. Br. 21° 9' 30" Ø. Lgd.

2179. Brændetid forandret. **Blackallen Fyr.** **Bottiske Bugt.** Blackallen Fyr bændrer fremtidig fra 1ste August til 10de November. 64° 20' 9" N. Br. 21° 35' 17" Ø. Lgd.

2180. Søværker inddraget. **Alto Distrikt.** **Bottiske Bugt.** **Finland.** I Palva Flod er følgende Væere inddraget: Væeren S for Peltäskari paa 60° 28' 2" N. Br. 21° 36' 17" Ø. Lgd. Væeren N. for Sammalkari paa 60° 27' 58" N. Br. 21° 36' 15" Ø. Lgd. og Væeren S. for Ekblom paa 60° 28' 7" N. Br. 21° 35' 17" Ø. Lgd.

2181. Grund afmærket. **Richards Grund.** **Helsingfors Distrikt.** **Finske Bugt.** Paa Richards Grund, en lille Stengrund med 6, m Vand, er der i 8, m Vand udlagt en hvid og rød vandret stribet Støge med Kors. 59° 51' 13" N. Br. 29° 16' 52" Ø. Lgd.

2182. Grund afmærket. **Grobbholms Klacken.** **Helsingfors Distrikt.** **Finske Bugt.** Mellem Torsø og Degerö er der nu, N. om Grobbholm, et Løb for Fartøjer med 2, m Dybgaende. N. for Grobbholms Klacken er paa 59° 56' 2" N. Br. 29° 33' 20" Ø. Lgd. i 7, m Vand udlagt en hvid Støge med sort nedadvendt Kost.

2183. Søværker inddraget. **Viborg Distrikt.** **Finske Bugt.** Den hvide Støtønde med sort nedadvendt Kost c. 3/5 Sm N. 40° V. fra Alwainemi Fyr er inddraget. 60° 28' 3" N. Br. 28° 26' 3" Ø. Lgd.

Den sort og hvide Spiritønde med en sort nedadvendt Kost over en sort opadvendt Kost ved Vraget af Panserskibet »Gangut« er inddraget. 60° 30' 3" N. Br. 28° 27' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2184. Ræv afmærket. **Pohjankeivi Etelä.** **Viborg Distrikt.** **Finske Bugt.** V. for Pohjankeivi Etelä Ræv, paa hvilket der er 3 m Vand, er i 9, m Vand udlagt en Støge, sort foroven, hvidforenden, med en sort nedadvendt Kost over en sort opadvendt Kost. 60° 30' 2" N. Br. 28° 28' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2185. Vrag afmærket. **Lavensari NØ.** **Finske Bugt.** **Russland.** 3-mastet Skonnert »Marianne« er sunket NØ. for Øen Lavensari paa omtrent 60° 6' N. Br. 27° 39' Ø. Lgd. Mastene er i m over Vandet, over Skibsstrøget er der 20 m Vand. N. for Vraget er udlagt en hvid Spiritønde med sort nedadvendt Kost og S. for Vraget en rød Spiritønde med rød opadvendt Kost.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2186. Hindring. **Hvide Hæv.** **Russland.** Damperen »Waterloo« rapporterer at have stødt paa en sunken Hindring paa c. 64° 46' 3" N. Br. 35° 41' Ø. Lgd. Skibets Dybgaende var 4 m.

2187. Vindsignaler. **Cuxhaven.** **Elben.** **Tyskland.** Fra den 1ste Oktober 1910 indtil videre forbliver forsøgsvis Vindsignalerne for Borkum og Helgoland, som vises fra Vindsemaføren i Cuxhaven, ogsaa viste om Natten indtil den næste Formiddag Kl. 6 1/2 om Sommeren og Kl. 7 1/2 om Vinteren, hvorved der de 2 øverste Arne stilles skraat opad indtil de nye Vindmøliinger kommer. 53° 52' 3" N. Br. 9° 42' 1" Ø. Lgd.

2188. Tønde flyttet. **Elben.** Den sorte Spidsstønde Nr. 9 liggeoverfor Grünendeich Fyrtaarne i Elben er flyttet til 53° 35' 4" N. Br. 9° 37' 27" Ø. Lgd.

2189. Vrag afmærket. **Minsener Old Oog.** **Jade.** Omtrent 40 m Ø. for Vraget S. for Minsener Old Oog Baake er udlagt en Vragtønde med Ø-lig Topbetegnelse. 53° 45' 10" N. Br. 8° 2' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1766. Kjøbenhavn 1910.)

2190. Afmærkning forandret. **Busetief.** **Nordnøyer Søegat.** **Ostfriesische Øer.** Den sorte Spidsstønde 2 i Busetief mellem Nordeney og Norddeich er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde 2, der hver 17 Sek. viser rødt To-Blink, Lys 2 Sek., Mørke 3 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 8 Sek., 53° 41' 2" N. Br. 7° 7' 19" Ø. Lgd.

2191. Advarsel. **Borkum.** **Ostfriesische Øer.** Paa Øen Borkum holdes til Tider Øvelser med Søgylden. Man bør derfor være forsigtig ved Ankvinding.

2192. Lystønder udlagt. **Tønde flyttet.** **River Humber.** **England.** En rød Lystønde, mærket »Hakon Middle«, der viser hvidt Lys med Formærkelser, er udlagt tæt V. for Newsham Booth Ledelyrhine, 9 1/4 Kbl N. 80° Ø. fra New Inn, North Killingholme Havn, og i N. 11° Ø. fra Killingholme bøje Fyr. En sort, snids Lystønde, Nr. 10, der viser rødt Lys med Formærkelser er udlagt 2 Kbl N. 64° Ø. fra den røde Lystønde. Disse Tønder afmærker de læge Skeder i Newsham Booth Fyrline og Skibe skal passere mellem den røde og den sorte Lystønde, hvor der er 6, m Vand ved Middelspringtidts Lavvande.

Tønde Nr. 10 ligger nu 13, 3 Kbl N. 41° Ø. fra New Inn. New Inn: 53° 40' N. Br. 0° 14' 3" V. Lgd. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1564, 1632 og 1903. Kjøbenhavn 1910.)

2193. Fyrskibet »North Carr« er atter udlagt. **Fyr og Taagsignal forandret.** **Firth of Forth.** **Skotland.** Fyrskibet »North Carr« er atter udlagt. Det viser afbøskende rødt og grønt Blinkfyr hver 15 Sek. og Taagsignal gives nu med To-Sted, begge med 7yb Tone, hver 2 Min. (Kort Nr. 180.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1287. Kjøbenhavn 1910.)

2194. Midlertidig spærret. **Caledonian Kanal.** **Caledonian Kanal.** er paa Grund af Reparation lukket fra den 8de til den 31te Oktober 1910.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2195. Skydøvelser. **Lyme Bay.** **England.** I Lyme Bay vil Skydøvelser finde Sted med uregelmæssig Mellemrum hele Aaret rundt, men som Regel hver Lørdag Eftermiddag fra 1ste Maj til 31te Oktober. Den færlige Zone begrænses mod V. af en Linie i S. 39° V. fra et Punkt, der ligger 5 1/4 Kbl S. 63° Ø. fra Yderenden af Bridport Pier, mod Ø. af en Linie i S. 19° V. fra et Punkt, der ligger 8 Kbl S. 63° Ø. fra Yderenden af Bridport Pier, mod Søen af en Linie trukket 12 1/2 Kbl fra Land mellem ovennævnte Grænser. Det er forbudt at ankre indenfor disse Grænser. Bridport Pier: 50° 42' 3" N. Br. 2° 45' 3" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2196. Fyrskibet »Rochebonne« atter udlagt. **Plateau de Rochebonne.** **Frankrig.** Fyrskibet »Rochebonne« der viser hvidt, fast Lys er atter udlagt og den sorte, midlertidige Lystønde inddraget. 46° 12' 20" N. Br. 2° 23' 8" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1817. Kjøbenhavn 1909.)

2197. Tønde ombyttet med Klokketønde. **Liscomb Shoal.** **Nova Scotia S.-Kyst.** Den sorte Stumpstønde ud for Ø-Enden af Liscomb Shoal, ved Indløbet til Liscomb Havn, er ombyttet med en sort Klokketønde, mærket »Liscomb Shoal«. 44° 58' 42" N. Br. 61° 57' 44" V. Lgd.

2198. Fyrskibet »Bush Bluff« flyttet. **Elizabeth River.** **Virginia.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** Fyrskibet »Bush Bluff« i Elizabeth River der læa paa 36° 54' 36" N. Br. 76° 20' 19" V. Lgd., er nu flyttet c. 3/10 Sm N. i.

2199. Fyr forandret. **Bloody Point Bar.** **Chesapeake Bay.** I Bloody Point Bar Fyr skal indsættes en rød Lysvinkel, der skal lyse fra N. 30° Ø. til N. 22° Ø. 38° 50' 1" N. Br. 76° 23' 31" V. Lgd.

2200. Vrag. **Sandy Point.** **Chesapeake Bay.** Masterne af Vraget af Skonnerten »J. Dallas Marvill«, som ligger sunket ud for Sandy Point, er borttaget og den hvide Lanterne inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1526. Kjøbenhavn 1910.)

Margherita Savoia, Ortanova, Trani, Andria, Bixeglie, Bitonto Corato, Spinazola, Ruvo og Canosa er erklæret kolerafri.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

Korts eller
Bogs Nr.

England:

N	888	Scotland, W., Arran, Brodick Bay. Juli. Pris 2 sh.
R	1772	Ireland, E., approaches to Wexford Harbour. New plan Rosslare Harbour, and view, and correction. Juli. Pris 3 sh. 6 d.
N	820	Africa, W., Morocco, Cape Fédala to Cape Blanco (N.). Juli. Pris 3 sh.
R	643	Africa, SE., Port Natal. Juli. Pris 3 sh.
R	2862	Arabian Sea, Gulf of Oman, Jashk Bay. Juli. Pris 2 sh.
N	3585	China, E., Yang tse Kiang, apps. to Wusung River. Juli. Pris 3 sh.
R	1601	China, Wusung River. Juli. Pris 4 sh.
N	1331	S. America, E., apps. to Bahia Blanca (Port Belgrano). Juli. Pris 3 sh.
N	3755	S. America, E., Bahia Blanca, Inner port. Juli. Pris 3 sh.
N	2200	Newfoundland, W., Invernchoix Bay, Fort Saunders, Koppel Harbour and Hawke Bay. Juli. Pris 3 sh.

Kjøbenhavns Børskurs d. 6. Oktbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab		93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Danmark		49	50
Norden	88 ³ / ₄ — 89	88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
København	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ³ / ₄
Carl		75	75 ¹ / ₂
Dannebrog	82	82	82 ¹ / ₄
Skjold	47 ¹ / ₄	47	47 ¹ / ₂
Urania		5 ¹ / ₄	7
Union		1	1 ¹ / ₂
Dampsk. af 1896	82 ¹ / ₄ — 82	82 ¹ / ₄	82 ³ / ₄
Hejmdal		91	93
Østasiatisk	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂
Østersøen	1	1	1 ¹ / ₂
Nordsøen		—	—
Gorm		73 ¹ / ₂	75
Torm		59	70
Inga		1 ¹ / ₂	1
Cimbria		38	48
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		2	5
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	45 ¹ / ₄ — 45	45	45 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		108	108 ¹ / ₂
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiatisk Komp.		—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	94
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₂	86 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		98 ³ / ₄	95 ³ / ₄
4% — — — 1. — — —		96	98
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
4% — — — 7. — — —		92 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94
4% Østift. Kreditf.		93	93 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
	Nationalbank	10 ¹ / ₂		149
Privatbank			107 ¹ / ₄	107 ³ / ₄
Landmandsbank			134	134 ¹ / ₄
Handelsbank			136 ¹ / ₂	136 ³ / ₄
Grundejerbank			23 ¹ / ₂	25
Burm. & Wain			91 ³ / ₄	92 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.			70	72
Sukkerfabr.	252 ¹ / ₄	— ¹ / ₂	252 ³ / ₄	252 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	175	174 ³ / ₄	174 ³ / ₄	175

Vekselkurser d. 5. Oktbr. 1910.

	åvista	10 d. d.
	Sælger	Køber
Hamburg	88.95	88.75
London	18.18	18.14
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 5. Oktbr. 1910.

Russiske Noter	216.75
4% Russiske Consols	92.00
3 ⁵ / ₁₀ % — Boden Kredit	90.50
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — — 1890	95.00

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 22,000, „Danmark“ 18,000, „Norden“ 24,000, „København“ 154,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 42,000, „Skjold“ 14,000, „Urania“ 4,000, „Union“ 76,000, „Dampsk af 1896“ 10,000, „Dansk-Russisk“ 244,000, „Østasiatisk“ 216,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16, Ved Stranden.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Hørækviperi.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboltermann, Kjøbenhavn.

Sejl og Udsalg af Sejldug.

Prima amerikansk Bomuldssejldug, direkte indkøbt, tilbydes langt under gangbare Priser.

Vandtæt præpareret Dug, Hør- og Hampesejldug i alle Kvaliteter.

Nykjøbing p. Falster.



Færdigsyede Sejl, solidt forarbejdede, leveres virkelig billige.

Undersøg selv Sagen.

Skriv om Prøver af Dug, disse sendes altid frit.

F. N. Halmøe.

Telefon 229.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

Hill-Madsen®

Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.

Frihavnen, Købh. Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

„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 omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. 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 Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde d. 8. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Nordisk Skibsrederforening med Forslag om en ved den norske Regerings Initiativ nedsat Kommission angaaende en ensartet Træ-Lastelinie for de skandinaviske Lande. Forslaget tiltraadtes.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Genbesættelsen af det danske Vicekonsulat i Cap-Haitien. Det besluttedes at anbefale Genbesættelse.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Andragende fra Bestyrelsen for Sømandshøjskolen i Svendborg om et fast aarligt Tilskud paa 2,000 Kr., og om at Understøttelsen til Elever maa blive forhøjet. Det vedtoges at anbefale Andragendet.

4. Forslag til Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart om gennem den danske Handelsattache i St. Petersburg at søge Forhandling med de russiske Autoriteter angaaende Spørgsmaalet om en fælles Træ-Lastelinie vedtoges.

5. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart om, at det af Repræsentationen under 6. Juni d. A. indgivne Andragende angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af med Norge og Sverig at søge afsluttet Overenskomst til Bekæmpelse af det overhaandtagende Rønningssvæsen er henvist til det under 29. Juni d. A. af Ministeriet nedsatte Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om en delvis Revision af Søloven.

6. Skrivelse fra Marineministeriet med Meddelelse om, at Ministeriet ikke kan imødekomme Repræsentationens Andragende om Udlægning af en Lystønde paa det nuværende Sømærkes Plads ved Trælle-Næs.

Kjøbenhavn, d. 11. Oktober 1910.

Sibiriens Dampskibsforbindelser. Til Trods for den store Dampflotille af Passager- og Fragtbaade, der befarer Obj- og Jenisei-Bassinene i Sommermaanederne (c. 150 større og mindre Skibe), og den enorme Vareudveksling, der kan finde Sted i Navigationsperioden, savnes dog i høj Grad Jernbaneforbindelser langs alle Hovedfloderne. Hele den øvrige Tid af Aaret foregaar Transport paa Fragtvoogne eller Slæder med en Maksimallast af 20—25 Pud; Tempoet er Skridtgang, Transporten yderst langvarig.

Det forenede vestsibiriske Dampskibsselskab vil i 1910 indføre en ny Ekspresforbindelse Tobolsk, Tjymæn, Samarova, Surgut, Narym, Tomsk, Novo, Kamenj, Barnaul og Bisk, der sætter Nordsibiriens større Pladser i Forbindelse med den sibiriske Bane og hermed med Europa.

Folketallet i Sibirien gaar hastigt fremad og stiger aarlig med indtil 10 pCt. for de større Banepladsers Vedkommende. Følgende er de største Byer langs Linien: Omsk c. 115,000 Indbyggere, Tomsk c. 105,000, Irkutsk 70,000—80,000 (?), Novo Nikolajewsk 56,000, Barnaul 43,000, Kurgan 45,000, Krasnojarsk 43,000, Semipalatinsk 37,000, Bisk 19,000.

Til Trods for at Sibirien har været i russisk Besiddelse i c. 400 Aar, og den sibiriske og transbajkalske Bane har været i regelmæssig Drift i henholdsvis c. 16 og 14 Aar, er store Strækninger af Landet omtrent ikke undersøgt eller meget daarligt udforsket i geologisk Henseende. Det er særlig »prospectors« for engelske Syndikater, der

gør Pionerarbejdet paa dette Omraade, og store, engelske Kapitaler er anbragt i Kobberminedriften i Sibirien.

I Kusnelser-Gebetet, nordøstlige Altaj, findes enorme Kullejer. I 1909 fandtes omkring Landsbyen Kemerof Lejer, vurderet til et Indhold af c. 8 Milliarder Pud, eller c. $\frac{1}{4}$ af hele Belgiens Kulforraad. Landsbyen ligger paa Slatens Jord, og Hofministeriet agter ikke selv at optage Driften, men at sælge Lejerne eller bortforpagte Driften til Private. Foreløbig arbejdes kun med 70 Mand.

Hovedlejerne af Kul er i det nordlige Altaj og i Transbajkalien. Men Kul er ogsaa fundet paa utallige Punkter i Vest- og Østsibirien.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Forbud mod Losning med eget Mandskab i australske Havne. I Følge nogle fornylig offentliggjorte ny australske Søfartslove er det forbudt udenlandske Skibe at anvende deres eget Mandskab til Losning af Lasten i australske eller nyzealandske Havne. Overtrædelse af dette Forbud vil medføre en Bøde af £ 100. De australske Havnearbejderes Monopol synes saaledes at være godt beskyttet, skriver »Svensk Export«.

Hvis en australsk Sømand rømmer fra et fremmed Skib i en australsk Havn, bliver han ikke udleveret til sit Skib imod sin Vilje.

Ensartet Telegramporto i hele Europa. Fra London meddeles i Følge »Svensk Export«, at paa et dér afholdt stort britisk Journalistmøde holdt den berømte Postreformator H. Heaton et Foredrag om Nødvendigheden af, at Regeringerne overtager alle Ocean-kabler og sammenkalder Europas Postbestyrelser til et Møde for at gennemføre en Penny-Porto for Telegrammer over hele Europa.

Heaton paastod, at der er dannet en Kabel-Ring, som nu for Tiden lader vigtige Kabler være ude af Brug for at hindre Nedsættelse af Portoen. Af 16 Kabler mellem Europa og Amerika holdes saaledes de ti ledige ved Ringens Foranstaltning.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Fredag den 7. ds. afholdtes Generalforsamlinger i Dampskibsselskaberne Kjøbenhavn, Union, Inga, Dan og Ocean. Generalforsamlingerne var ikke beslutningsdygtige, hvorfor det vedtoges at indkalde til ny Generalforsamling om otte Dage. Det fremsatte Forslag om Selskabernes Likvidation udsattes derfor til den ekstraordinære Generalforsamling. Paa Forespørgsel udtalte Formanden i Selskaberne, at paa det nuværende Tidspunkt vilde det være uheldigt at meddele noget om de Forhandlinger, der for Tiden føres vedrørende en Rekonstruktion af Selskaberne.

Ved Sø- og Handelsrettens Kendelse d. 7. ds. er der blevet bevilget de Fiskerske Dampskibsselskaber Union og Kjøbenhavn Anstand til Onsdag d. 12. ds. for at denunciere Lis for Handelsbanken i Anledning af det Søgemaal, Landmandsbanken har anlagt mod dem til Betaling af Renter, henholdsvis til Beløb af 99,000 Kr. og c. 159,000 Kroner.

Sølovens Revision. Til at indtræde som Medlem af det under 29de Juni d. A. nedsatte Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om en delvis Revision af Søloven har Ministeriet for Handel og Søfart udnævnt Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn Kaptajn Glahn.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Højesteretsdom. Den 13. Februar Kl. 10¼ om Aftenen strandede Dampskibet »Ansgar« af Kjøbenhavn, paa Rejse fra London til Methil i Ballast, i mørkt men fyrklart Vejr ved Elie Ness i Nærheden af Methil. Skibet, der var assureret for 125,000 Kr., blev fuldstændig Vrag og solgt ved Auktion for 500 Kr. Det lykkedes om end med Besvær at redde hele Besætningen.

Ved Sø- og Handelsrettens d. 10. Maj d. A. afsagte Dom (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 41 d. A.), dømtes Søfører H., der var midlertidig Fører af Skibet, for Overtrædelse af Sølovens § 293 til at betale en Bøde paa 500 Kr. til Statskassen, samt til at betale Sagens Omkostninger.

Denne Dom stadfæstede Højesteret den 7. ds.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 8. Oktober. (Ritz. Bur.) Den 28. Februar i Aar fandt der ved Indsejlingen til Kjøbenhavns Havn en Kollision Sted mellem Damperen »Malmø« af Malmø og Damperen »Merkur« af Bremen. Begge Dampere led Skade, og Damperen »Malmø«s Rederi søgte derfor »Merkur«s Rederi til at betale c. 17,800 Kr., medens »Merkur«s Rederi søgte »Malmø«s Rederi til Betaling af c. 7,300 Kr. Ved Sø- og Handelsrettens i Dag afsagte Dom blev begge Parter frifundet for hinandens Tiltale, idet Dommen udtaler, at der var Fejl paa begge Sider. Sagens Omkostninger ophævedes.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 8. Oktober. (Ritz. Bur.) Direktionen i den norske Amerikalinie skal efter sikkert Forlydende en af de første Dage behandle et Forslag om at sammenkalde et Repræsentantskabsmøde for bl. a. at tage en Rekonstruktion af Direktionen under Overvejelse. Samtidig vil Spørgsmaalet om en ny Generalforsamling blive bragt paa Bane, idet der er Uenighed om, hvorvidt Bestyrelsen er berettiget til at bestille ny Skibe, efter at Forhandlingerne med Schickau er strandet.

Konflikten paa de tyske Skibsværfter. Hamburg, 8. Oktober. (Ritz. Bur.) Paa Værftsarbejdernes Møde i Dag, paa hvilket det vedtoges at genoptage Arbejdet, vedtog Arbejderne tillige med Akklamation en Resolution, der udtaler, at Arbejdet ikke skal genoptages hos Hamburg—Amerikalinien og hos Woermann—Linien, fordi disse to Selskaber har vægret sig ved at gaa ind paa de almindelige Betingelser.

Finanslovsforslaget for 1911—1912.

Af det forleden forelagte Forslag til Finanslov for Finansaaret fra 1. April 1911 til 31. Marts 1912 hidsættes nedenstaaende Uddrag, indeholdende de væsentligste Forslag til Bevillinger Skibsfarten vedrørende:

§ 17: Udenrigsministeriet.	
D. 3. Hjemsendelse af Søfolk i Henhold til Søloven eller international Forpligtelse anslaaes til	5,000.00
Af nærværende Underkonto kan tillige afholdes Udgiften ved hjemsendte Søfolks videre Befordring til Hjemstedet.	

§ 19 A: Indenrigsministeriet.	
III. L. a. 4. Vederlag til Medlemmerne af Arbejderforsikringsraadets Søfartsafdeling	1,800.00
N. Tilskud til »Danske Skibsrederes gensidige Forsikringsforening for Søfolk, anslaaes til	25,000.00

§ 19 B: Ministeriet for offentlige Arbejder.	
II. C. 4. Opmudring i Limfjorden	74,786.83
12. Til Vedligeholdelse af Kanalen ved »Hvide Sande«	5,000.00
14. Til Driften af den i Frederikshavn hjemmehørende Bugserdamper »Ekspress«	1,200.00
15. Til Aalborg Havn som Vederlag for Vedligeholdelse af Sejløbet over Hals Barre	25,000.00
J. Bidrag til Driften af Signalstationerne ved Skagen, Hirtshals, Hanstholm, Hammershus, Fornæs og Helsingør	7,600.00

§ 19 C: Ministeriet for Handel og Søfart.	
I. Bestyrelsen.	Kr. Kr.
1. Ministeriets Embedsmænd m. fl.:	
a. Lønninger	33,025.00
b. Medhjælp, anslaaes	1,500.00
c. Honorar til Ekspeditionssekretæren	600.00
	35,125.00
2. Ministerielle og Kontorudgifter:	
a. Kontorhold, anslaaes	26,000.00
b. Almindelige Udgifter, herunder 600 Kr. til den tjenstgørende Ministersekretær	5,600.00
	31,600.00
3. Ministeriets Understøttelseskasse:	
Almindelige Understøttelser	2,450.00
4. Til Bestridelse af Udgifter ved Rejser i Udlandet, foretagne af Funktionærer, ansatte under Ministeriet for Handel og Søfart, anslaaes:	2,000.00
II. B. Søvesnet:	
I. Navigationsvæsnet:	
a. Rejseunderstøttelser m. v.	2,500.00
b. Lønning og Vederlag til Eksamenkommissionen, Rejseudgifter for samme m. m. anslaaes til	18,800.00
c. Tilskud til de godkendte Navigationsskoler	35,500.00
Heraf ekstraordinært som 2den Del af en 3-aarig Bevilling 10,000 Kr.	
d. Understøttelse af værdige og trængende Elever	40,000.00
e. Til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater m. m.	3,000.00
f. Understøttelse til fhv. Navigationsskolelærere	6,900.00
g. Ekstraordinært: Til Anskaffelse af Lærebøger	2,000.00
	108,700.00
II. Eksaminer for Maskinister:	
a. Vederlag til Eksamenkommissionen og øvrige Udgifter ved Eksaminernes Afholdelse, anslaaes til	14,900.00
b. Til Fremme af Maskinisters Undervisning	10,500.00
Heraf ekstraordinært som 2den Del af en 3-aarig Bevilling 2,000 Kr.	
c. Understøttelser til uformuende Maskinister, som har bestaaet eller forbereder sig til 1ste eller 2den Afdeling af Maskinisteksamen, anslaaes til	35,000.00
d. Understøttelser til uformuende Maskinpassere, anslaaes til	1,500.00
e. Til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsapparater m. m.	2,400.00
	64,300.00
III. Skoleskibet for vordende Sømand »Georg Stage«	15,000.00

IV. Andre Udgifter:

	Kr.	Kr.
a. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 72 af 12. April 1892 § 12 og Lov Nr. 40 af 25. Marts 1892 § 19, anslaaes til	3,800.00	
b. 1. Til Mønstringsbestyreren i Kjøbenhavn for Udførelsen af de i Lov Nr. 67 af 12. April 1892 om Forhyringsagenter m. m. ommeldte Forretninger for Kjøbenhavns Vedkommende: Kr. Kr. Honorar 1,616 Kontorholdsvederlag 7,475	9,091	
2. Vederlag i Henhold til Lov Nr. 67 af 12. April 1892 § 9 til forskellige Mønstringsbestyrere udenfor Kjøbenhavn	2,195	
3. Andre Udgifter vedrørende Forhyringsvæsnet, anslaaes til ..	200	
c. Tilskud til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart til Fremme af dens Virksomhed, indtil	5,000.00	
d. Til Trykning og Indbinding af den i Sølovens § 35 ommeldte Skibsdagbog og Maskindagbog, anslaaes	3,000.00	
e. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903 om Tilsyn med Dampfartøjer m. m., anslaaes til	12,000.00	
f. Udgifter i Henhold til Lov Nr. 115 af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe, anslaaes til	15,000.00	
g. Udgifter i Henhold til midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie, anslaaes til	8,000.00	
h. Understøttelser til Søfolk, der søger Undervisning udenfor Navigationsskoler	4,000.00	
i. Til en ny Udgive af »Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe, som er tildelte Kendingssignaler«, den Ministeriet for Handel og Søfart paahvilende Andel	3,700.00	
V. Registrerings- og Skibsmaaling-Bureauet:		
a. Lønninger til Embedsmændene	14,400.00	
b. Alderstillæg	2,650.00	
c. Kontorhold	10,520.00	
d. Registreringskontorerne	10,200.00	
e. Udgifter ved Registrerings- og Skibsmaalingvæsnet, herunder Udgifter ved Indregistreringen m. m. af Fiskerfartøjer og Stenfiskerfartøjer	20,600.00	58,370.00

§ 23: Marineministeriet.

II. Andre under Marineministeriet henlagte Institutioner.

	Kr.	Kr.
A. Lodsvæsnet:		
a. Lønninger m. m.	45,200.55	
b. Understøttelser til afgaaede Lodser m. fl.	17,371.11	
c. Andre Udgifter, ordinære	69,750.00	
d. — , ekstraordinære ...	106,270.00	
e. Erstatning for Ophævelse af Lodstvang (anslaet)	2,800.00	
		241,391.66
B. Fyrvæsnet:		
a. Lønninger m. m.	628,919.48	
b. Understøttelser til afgaaede Fyrbetjente m. fl.	27,015.00	
c. Olie og Brændsel m. m. (anslaet) ..	147,274.00	
d. Bygningsudgifter m. m., ordinære ..	222,570.00	
e. — m. m., ekstraordin.	290,000.00	
f. Dampskibshjælp (anslaet)	6,000.00	
		1,321,787.48

C. Vagervæsnet:

	Kr.	Kr.
a. Lønninger m. m.	50,536.05	
b. Understøttelser til afgaaede Vagertjente m. fl.	2,800.00	
c. Andre Udgifter, ordinære	60,955.00	
d. — , ekstraordinære ...	30,900.00	
e. Afmærkning af de ved Lodserierne afprikkede Farvande (anslaet)	22,037.00	
		167,228.05
D. Redningsvæsnet:		
a. Lønninger m. m.	130,130.00	
b. Understøttelser	22,798.57	
c. Andre Udgifter, ordinære	137,705.00	
d. Uskadeliggørelse af Vrag paa Forstranden, der er farlige for Rednings- og Fiskerbaade (anslaet)	8,000.00	
		298,633.57
E. Søkortarkivet (ikke-militære Del):		
a. Lønninger m. m.	4,000.00	
b. Betalt for udførte Arbejder	25,500.00	
c. Forskellige andre Udgifter	13,200.00	
d. Tilfældige Opmaalingudgifter	400.00	
e. Udgivelse af officielle Efterretninger for søfarende	5,300.00	
f. Forandringer og Tilføjelser til Farvandsbeskrivelser, Fyrliste m. m. ...	400.00	
		48,800.00
Fragaar Indtægt ved Salg af Kort m. m. (anslaet)	16,000.00	
		32,800.00
Overskud paa den forventede Indtægt ved Kortsalg og mulige Besparelser paa de forskellige Konti kan anvendes paa Konti b., c., d., e. og f.		32,800.00
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	20,000.00	

§ 26: Andre og overordentlige Statsudgifter.
I. Landbrugsministeriet vedkommende.

	Kr.	Kr.
1. a. Som Subvention til en Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og Parkeston	120,000.00	
b. Til Refusion af Bropenge i Anledning af den nævnte Dampskibsforbindelse, anslaaes	160,000.00	280,000.00
5. a. Som Subvention til en Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og Grimsby samt Esbjerg og Newcastle	60,000.00	
b. Til Refusion af Bropenge i Anledning af denne Dampskibsforbindelse, anslaaes	65,000.00	125,000.00

II. B. Ministeriet for offentlige Arbejder vedkommende:

	Kr.	Kr.
3. Bidrag til »Det forenede Dampskibsselskab« til en Udvidelse af Dampskibsforbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, anslaaet til	50,000.00	
4. Bidrag til »Det forenede Dampskibsselskab« for at vedligeholde en daglig Dampskibsforbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg	87,000.00	

H. C. Ministeriet for Handel og Søfart vedkommende:

	Kr.	Kr.
1. Tilskud til »Foreningen for Oprettelse af skandinaviske Somandshjem i fremmede Havne«, 2den Del af et 5-aarigt Bidrag	1,000.00	

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har Markedet været ret tilfreds-

stillende i den forløbne Uge særlig fra Bottenhavene, hvor Tilbud og Efterspørgsel har passet godt, saa at der aller er sluttet en Del Fragter for sidste Rejse. I de øvrige Lande har der været og er vedvarende noget større Knaphed paa Ladninger, særlig er det smaat med Kornlaster fra danske og tyske Havne. Udsigterne for den nærmeste Fremtid er dog, trods de stigende Assurancepræmier, Fasthed i Raterne.

Af Returfragter Vest fra er der i den forløbne Uge ogsaa sluttet ret betydelig til uforandrede Rater, og da Flaaden er godt fordelt, vil der ventelig ikke blive Mangel paa Laster i denne Fart.

For de mindre Skibe er Fragtmarkedet lige uforandret; Nordtyskland har vedblivende Kornlaster at tilbyde, overdrevent mange er det dog ikke, og hvad der sluttet, er til samme Rater som opgivet i forrige Beretning. Sverig og Norge har intel nyt at berette, og hvad Danmark angaar, da er der baade Sukker og Byg fra Provinserne til Kjøbenhavn, samt enkelte Byglaster til Norge og Hamburg. Kjøbenhavn har stadig kun faa Ladninger i Markedet; bl. a. sluttet for Hvede til Svendborg 10 Øre, Assens 12 Øre.

Spørgsmaal og Svar.

Vi har modtaget følgende:

Sp.: Jeg er ankommet fra Udlandet til en dansk Havn med en Ladning Kul. Mine Lossedage er i Certepartiet fastsat til ti Arbejdsdage, men det Kvantum, som jeg skal losse, er saa lille, at jeg let kan losse det ved otte Timers dagligt Arbejde. Nu forlanger Modtageren, at jeg for min Regning skal losse fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften, hvilket vil bringe mig en Udgift til Toldboden af c. 60 Kroner. Da der paaføres mig en saadan Udgift, troede jeg, at Modtageren vilde losse noget hurtigere, og spurgte ham derom, men herpaa fik jeg det Svar, at han vilde beholde Skibet til sidste Dag.

Nu spørger jeg: Er jeg pligtig at betale Diæterne til Toldvæsenet, eller skal Modtageren betale dem? Jeg er villig til at losse fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften, naar Modtageren betaler Diæterne. I Certepartiet bestemmes, at der skal losses 30 Tons daglig. En Skipper.

S.v.: Tolddiæter for Losning udover Toldtiden, som sker efter Modtagerens Forlangende, maa efter vor Formening betales af Modtageren.

Havarier og Forlis.

Ellen, Dpsk. af Eshjerg, er ankommet til Gijon med Tab af en Del Dækslast.

Ydun, Dpsk. af Bergen, indkom d. 7. ds. hertil med det engelske Dpsk. »Ellastone« paa Slæb. Dette Skib havde »Ydun« truffet drivende i Søen ud for Gotland med Brud paa Skruceaksen. »Ellastone« reparere her.

Kathrine, Galease af Frederikshavn, er d. 7. ds. indkommet til Skagen med en svær Læk. Skibet var paa Rejse fra Lysekil til Lübeck med Sten. Det har 3 Fod Vand i Lasten, maa losse og reparere i Skagen.

Junno, Galease af Holtenau afsejlede d. 24. September fra Holtenau bestemt til Kalundborg med en Ladning Majs. Da man endnu ikke har hørt noget til den, frygter man for, at den er forlist under det stormfulde Vejr, der har hersket i Østersøen.

Fra Sø og Land.

Dødsfald ved uheldig Hændelse i Danmark i 1909. I 1909 omkom i Danmark 620 Mennesker ved Ulykkes-

tillælde. I 1908 omkom der 621 og i 1907 630. Antallet har saaledes været saa godt som uforandret i de sidste Aar.

Af de i 1909 Forulykkede var 216 under 15 Aar; blandt de 404 over 15 Aar var 352 Mænd og 52 Kvinder. Af de voksne Mænd og Kvinder omkom 130 (124 Mænd og 6 Kvinder) under Udførelsen af erhvervsmæssigt Arbejde.

Af de 620 Forulykkede i 1909 omkom 238 ved Drukning, deraf 26 under Badning. Ved Vaadeskud omkom der 13 Personer.

I 92 af samtlige 620 Tillælde fremgaar det af de i Anledning af Dødsfaldene optagne Forhør, at den Forulykkede har været beruset paa det Tidspunkt, da Ulykken fandt Sted.

(Statistiske Efterretninger.)

White Star Liniens Kæmpedampere. Det antages, at White Star Liniens ny Kæmpedamper »Olympic« vil komme til at begynde sine Rejser i Juli Maaned 1911. Den skal løbe af Stabelen i dette Efteraar, og dens Søsterskib »Titanic«, der ligesom »Olympic« maalear 45,000 Tons, nogle faa Maaneder senere. Kølen til »Olympic« blev lagt i December Maaned 1908. De ny Dampere vil faa tre Skruer, som skal drives ved en Kombination af Turbine- og Stempelmaskiner ligesom Selskabets Damper »Laurentic«; de skal gøre ikke mindre end 21 Knobs Fart, naaget de ikke i første Linie bliver bygget for Fart. Rederiets Hovedhensigt er at fremskaffe Dampere, der rummer enhver tænkelig Komfort og Behagelighed for transatlantiske Rejsende, skriver »Shipp. Gaz.«. Blandt de Ting, der maa bemærkes mellem disse Ocean-Paladers mange Tillokkelsermidler, er deres Spisesaloner, Siestakahytter, Daglig- og Rygesaloner, Restaurationer og Veranda-Kaféer, der alle bliver henrivende dekoreret og møbleret. Skibene vil blive forsynet med et komplet og veludstyret tyrkisk Bad og et særskilt Svømmebassin, samt tillige med et rummeligt Boldspilokale med et Galleri for Tilskuerne.

»Olympic«s Ror vejer alene 100 Tons, og Vægten af de Støbestykker, som danner Agterstavn, Ror- og Bærestykker, beløber sig til 280 Tons, hvilket er 60 Tons mere end de samme Dele i nogen anden Damper. Den største Bjælke, som er anvendt, vejer over fire Tons og maalear 92 Fod i Længden; den længste Staalplade maalear 36 Fod, og der er 2,500,000 Nagler i Skibet. Hver Maskines Skruceakse vejer 118 Tons, Fundamentpladen 195 Tons, hver Søjle 21 Tons, den sværeste Cylinder 50 Tons og Kimming-Propellerne 38 Tons. Turbine-Cylinderens Støbestykker vejer 163 Tons og Midtskibsskruen, som er af solid Bronze, 22 Tons. Ankrene er 19 Fod i Længde og af over 15 Tons Vægt, og hvert Led af Kæden vejer flere Centner. Der behøvedes tolv Heste for at trække et af Ankrene til en Udstilling, hvor det blev forevist.

Dansk kondenseret Mælk og dansk steriliseret Mælk og Fløde af prima holdbar Kvalitet fra

A/S Den danske Mælkedenserserings Fabrik

i Nakskov

Faas i alle Skibsprovianteringsforretninger samt hos Eneforhandleren

Peter Knudsen Hestemøllestræde 6, Købh. Telefon 6936.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtobakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Riga 9./10. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Almeria 9./10. — Algarve, Borries, afg. herfra 6./10. til Petersborg. — Anglo Dane, Wienecke, afg. Bergen 8./10. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 8./10. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./9. — Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. — Arno, Strubberg, ank. Palermo 9./10. — Aurora, Fischer, afg. Petersborg 8./10. til Rotterdam. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 6./10. — Boira, Lunge, afg. herfra 9./10. til Dunkerque. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 1./10. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Brunshütel 9./10. for Toulon. —

Christian IX, Holm, pass. Brunshüttel 7./10. for London. — Dagmar, Tønnesen, pass. Brunshüttel 10./10. for Barcelona. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 9./10. — Florida, Andersen, ank. Frederiksstad 9./10. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 8./10. til Königsberg. — Garonne, Kromann, pass. Holtenau 10./10. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 9./10. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristianssand 9./10. til New York. — Hengest, Munck, afg. Riga 8./10. hertil. — Hjelm, Kylesbech, ank. Danzig 3./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Brixham 10./10. hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 9./10. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunshüttel 9./10. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 7./10. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 1./10. — Leopold II, Jacobsen, ank. Hull 5./10. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 30./9. — Louise, Nellemann, afg. Swansea 5./10. til Marseille. — Louisiana, Ørsted, ank. Esbjerg 8./10. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 8./10. til Piræus. — Moskovo, Jon Jonsen, ank. hertil 9./10. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 7./10. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. Riga 7./10. til Petersborg. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 9./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 9./10. til Petersborg. — Omsk, Harder, ank. Libau 6./10. — Oscar II, Hempel, ank. New York 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 4./10. til Kristiania. — Pe m, Christensen, pass. Brunshüttel 9./10. for Libau. — Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 9./10. til Königsberg. — Saga, Wiberg, ank. Hull 9./10. — Saxo, Müller, afg. Antwerpen 9./10. hertil. — Seine, Damp, ank. Petersborg 7./10. — Texas, Muhlendorff, ank. Buenos Aires 27./9. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 8./10. — Tiber, Bech, ank. hertil 9./10. — Tyr, Thanning, ank. hertil 10./10. — United States, Gøtsche, afg. Kristianssand 9./10. til Kristiania. — Vendsyssel, Larsen, ank. hertil 5./10. — Viking, Meyer, ank. hertil 9./10. — Karin, afg. Swansea 8./10. hertil. — Vadsø, afg. herfra 8./10. til Manchester.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kjøbenhavn 5./10. til Petersborg. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 1./10. til Dunckerque. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 2./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerborg 7./10. til Ghent. — Russ, Petersen, afg. Chatham 1./10. til Manchester. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Barry 4./10. til Sveaborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. London 29./9. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Cardiff 8./10. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Newport 7./10. til Civita Ceiohia. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Swansea 6./10. til Aneona. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Swansea 2./10. til Catania. — Nawa, Dahl, ank. Kronstadt 8./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Nautik, N. Th. Nielsen, afg. Newcastle 6./10. til Königsberg. — Gerda, Iversen, afg. Boston 6./10. til Rökkala. — Hebe, Gregersen, afg. Denia 6./10. til Almeria. — Inger, Schiff, ank. Sunderland 7./10. — Johanne, Thøgersen, ank. Königsberg 6./10. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Åbo 7./10. til Barcelona. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 6./10. for Liverpool. — Marie, Jessen, pass. Sagres 4./10. for Hamburg. — Nora, Larsen, afg. Stettin 7./10. til Nantes. — Cito, Jepsen, er afg. Napoli. — Napoli, Brinch, pass. Hanstholm 5./10. for Gijon. — Dagmar, Mathiasen, ank. Barcelona 4./10. — Nerma, Mikkelsen, afg. Requejada 5./10. til Dunckerque.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. La Rochelle 9./10. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 7./10. — Elna, Rathje, ank. Tyne Dock 4./10. — Therese, Pedersen, ank. Kronstadt 8./10. — Simone, Møller, ank. Norrköping 9./10. — Jeanne, Løffer, afg. Stettin 8./10. — Vera, Risø, afg. Archangel 29./9. — Daisy, Olsen, afg. Sundsvall 7./10. — Anine, Leth, afg. Grangemouth 6./10. — Kamma, Larsen, ank. Bordeaux 8./10.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Yxpila 7./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 7./10. — Lars Kruse, Mathiesen, pass. Helsingør 8./10. for nordg. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 10./10. — Peter Willemoes, Møller, ank. Woodberry 4./10. — G. Kock, Jørgensen, afg. Newcastle 8./10. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Rotterdam 9./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Holtenau 8./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Methil 8./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Aarhus 8./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Libau 4./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Rotterdam 7./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Blyth 4./10. — Ajax, Brorson, ank. Korsør 7./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Libau 6./10. — Helene, Sørensen, ank. Spjutsund 6./10. — Sjælland, Dam, afg. Methil 7./10. — Agnete, Hansen, ank. Libau 6./10. — Hermia, Sonnichsen, ank. Antwerpen 6./10. — Alice, Schultz, ank. Windau 10./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. Ghent 6./10. — Freja, Nielsen, ank. Wasa 7./9. — Vera, Thing, afg. Methil 28./9.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Marseille 6./10. — Tranquebar, van Deurs, ank. Newchwang 4./10. — Siam, Cortsen, ank. Kjøbenhavn 7./10. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Penang 24./9. til Suez. — Pangan, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8./10. Bandon, Thomsen, afg. Singapore 7./10. til Singora. —

Samui, de Fine Licht, pass. Lydd 6./10. for Port Said. — Bintang, Juel-Hansen, pass. Perim 7./10. for Calicut. — Cathay, Kruise, ank. Delagoa Bay 6./10. — St. Lucia, Ingeman, afg. Pontadelgada 29./9. til St. Thomas.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, ank. jobenhavn 2./10. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 28./9. til London.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Blyth 6./10. — Russia, Poulsen, afg. Methil 5./10. — Carl Hecksher, Starck, afg. Göteborg 7./10. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 1./10. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 4./10. — Euxinia, Lund, ank. Havre 4./10. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 26./9. — Livonia, Jørgensen, ank. Rotterdam 2./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Rotterdam 7./10. — Patria, Larsen, ank. Dundee 6./10. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 2./10. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 28./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 1./10. — Gallia, Nielsen, afg. Petersborg 4./10. — Caledonia, Hansen, afg. Methil 4./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Burntisland 7./10. — Kotonia, Rasmussen, afg. Aleksandria 2./10.

Inga. Flandria, Hansen, Råfsø 4./10. — Granaria, Poulsen, afg. Newcastle 20./9. — Carbonia, Mathiasen, afg. Kiel 7./10. — Estonia, Lindberg, afg. Methil 30./9.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Wismor 7./10. — Selandia, Troensegard, afg. Libau 5./10. — Secalia, Jensen, afg. Methil 29./9. — Frumentia, Andersen, ank. Kronstadt 1./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 7./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 6./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 5./10. — London, Bom, ank. Riga 30./9. — Paris, Tholander, ank. Flensborg 5./10. — Bryssel, Kaas, afg. Tyne 5./10. til Kjøbenhavn.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 4./10. — Wien, Boeck Hansen, afg. Petersborg 6./10. til London. — Roma, v. Thun, ank. Libau 30./9.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Stralsund 7./10. til Ostende. — Rimplaxe, Westergaard, ank. West Hartlepool 7./10. — Skimplaxe, Faber, ank. Libau 3./10. — Gullfaxe, Petersen, ank. Königsberg 8./10. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 6./10. til Rotterdam.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Newport 3./10. — Eklipika, Hemmingsen, ank. Rotterdam 7./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Libau 3./10.

Nordsøen. Nordlaud, Møller, ank. Calais 6./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 6./10. — England, Andersen, afg. Newport 5./10. — Holland, Poulsen, ank. Stockholm 3./10. — Rusland, Madsen, afg. Libau 28./9.

Europa. Europa, Hansen, afg. Kronstadt 8./10. — Frankrig, Friis, ank. Boness 1./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Ghent 8./10. — Belgien, Nielsen, afg. Aarhus 6./10.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Lübeck 1./10. — Nelly, Clausen, ank. Lübeck 4./10. — Fanny, Eriksen, ank. Hernösand 8./10. — Lilly, Nielsen, ank. Santander 4./10. — Alexy, Lorentzen, afg. Uleåborg 8./10. til Liverpool. — Dagny, Sørensen, afg. Manchester 4./10. til Bremen. — Mary, Bang, ank. Swansea 8./10.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Methil 8./10.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Prins Valdemar, Doysen, ank. Pisagua 2./10. — Maracaibo, Svarre, ank. Hamburg 6./10.

Æro. Vera, Thjellesen, ank. Svaneke 6./10. — Hosanna, Raabauge, ank. Shoreham 6./10. — Ellen, Lauritzen, ank. London 5./10. — Fredensborg, Kisby, ank. Göteborg 5./10. — Venus, Jensen, ank. Riga 5./10. — Ariel, Christensen, ank. Harwich 6./10. — Skirner, Rasmussen, ank. Setubal 6./10. — Johanne, Hansen, ank. Göteborg 6./10. — Rigmor, Petersen, ank. Kiel 7./10. — Freya, Nielsen, ank. Fowey 7./10. — Alf, Folmer, ank. Kolberg, 6./10. — Th. Lohse, Boye, ank. Bagenkop 6./10. — Peter, Ohlsen, ank. Lysekil 7./10. — Ino, Weber, ank. Westbay 8./10. — Krana, Christensen, afg. Jersey 4./10. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Malmö 8./10. — Argo, Clausen, ank. Dundalk 6./10. — Yrsa, Hansen, ank. Gibraltar 7./10. f. O. — Mary, Andersen, ank. Danzig 7./10. — Juliane, Christensen, afg. Fogo 20./9. til Gibraltar f. O. — Veritas, Staugaard, er afg. Norrköping til Marokko.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 11. Oktober 1910. — Finanslovsforslaget for 1911—1912. — Fragtmarkodet. — Spørgsmaal og Svar. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Janus Andersen
Aalborg.

Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.

Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

Jacob Holm,
Renne, ved Kirken,

anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Stedvørs & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stedvørs.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla laststagesplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Marine-Sugegas-Motoren
billigste og sikreste Drivkraft.
Aulæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse
Forlang Tilbud.
A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankere, Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREKVIPIERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forstædernes
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922
Brødfabrikker

Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5625
Otto Kragh's Efterfølger
(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov.
Telf. 12

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadressø „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.
Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K. Telefon Nr. 4639. Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 14. Oktober 1910.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Instruktion for den vagthavende Officer ved Kronstadt Brandvagt:

1. Alle Skibe, der kommer fra en Havn i Sortehavet, skal strængt iagttage Lægereglementets § 121, d. v. s. de skal absolut have Karantæne-Certifikat eller Sundhedspatent fra Kensen Karantæne Station.

2. Ved Ankomsten paa Reden skal de fra en Sortehavshavn kommende Skibe kaste Anker paa den store Red paa Farvandets sydlige Side paa Fort Alexander I. s Meridian og hejse Karantæneflag. Dette Flag hejses paa Forebramstangen og skal være af gul Farve, hvis Skibet har rent Patent, og alt er vel om Bord, og af sort Farve, hvis Skibet har urent Patent, eller hvis der undervejs eller ved Ankomsten til Havnen har vist sig smitsom Sygdom.

3. Saasomt det bliver bekendt, at et Skib kommer fra en smittet Havn, skal Brandvagtens inspicerende Officer og Læge gaa ud til det i Havnens Barkasse og uden at gaa om Bord forhøre sig hos Kaplajnen om Besætningens Sundhedstilstand, og om Skibet har anløbet Kense. Af Svaret afhænger, om Lægen skal gaa om Bord eller ej.

4. Lægestationen befinder sig paa Fort Alexander I.

5. Brandvagtens Chef gives Underretning om alle Havne, der er erklæret for smittet.

6. Om hver Damper, der afgaar fra en pestsmittet Havn, skal Chefen for Brandvagten underrettes gennem Telegram direkte fra den smittede Havn, fra hvilken Damperen er afgaaet.

7. Ved Indsejling af Dampere fra Sortehavshavne skal Lodsens strængt iagttage Lodsreglementets § 65, d. v. s. han skal forinden spørge, om der ikke paa Skibet findes smitsomme Syge og kun gaa op paa Dækket, hvis Svaret er benægtende.

8. Saasomt en saadan Damper ankommer til Kronstadt, skal den vagthavende eller inspicerende Officer ufortøvet melde Chefen for Brandvagten dette til videre Foranstaltning.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har meddelt det kgl. Generalkonsulat i Athen, at

1) Skibe, der har forladt Brindisi paa Strækningen fra Brindisi til Taranto-Bugten, Brindisi og Taranto deri medberegnet, efter den 26. f. M., underkastes effektiv Karantæne i fire Dage med Desinfektion;

2) Skibe, der har forladt Neapel efter den 24. f. M. underkastes effektiv Karantæne i fem Dage, deri medberegnet Overfarten, med Desinfektion;

3) Skibe, der har forladt Konstantinopel efter den 29. f. M., underkastes effektiv Karantæne i fem Dage, deri ikke iberegnet Overfarten, med Desinfektion;

4) Skibe, der har forladt Trapezunt efter den 15. f. M., underkastes effektiv Karantæne i fem Dage, Overfarten iberegnet, med Desinfektion;

5) Ved Dekret af 11. f. M. underkastes Skibe kommende fra Braila effektiv Karantæne i to Dage, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion;

6) Zigeunertrupper tilstedes ikke Adgang til Landet.

Om Eftermiddagen ved 3-Tiden stævnedé en Skare Mænd og Kvinder mod Fanø Navigationsskole, hvis store Sal snart fyldtes. Mellem de Fremmede bemærkedes Stiftamtmand, Kammerherre v. Ste mann, Navigationsdirektør, Kommandør I. A. D. Jensen og Konsul Pagh fra Esbjerg, endvidere var mødt de fleste nulevende, tidligere Lærere ved Skolen, deriblandt Kontorchef i Søfartsministeriet Emil Krogh. Skolens Forstander, L. Nic. Sørensen, bød den store Forsamling Velkommen i hjertelige Ord. Navigationsdirektør Jensen fik derpaa Ordet og udtalte: »De Mænd, som for 50 Aar siden satte Skolen i Gang, havde Fremsyn; thi der var Trang til den. Skolen har til Tider været mellem Landets største, et godt Bevis paa at Skolen har haft dygtige Ledere og Lærere.« Taleren rettede en Tak til alle, som havde virket ved Skolen.

L. Nic. Sørensen gengav i korte Træk Skolens Historie og Ledernes samt Lærernes Personalhistorie. Efter at have nævnet de tre Navigationsdirektører, Skolen har haft med at gøre i de forløbne Aar, sluttede han med at bringe en Tak til alle for alt godt, og for hvad de havde været for Skolen.

Overlærer H. Poulsen rettede en Tak til Forstanderen og fremhævede hans gode pædagogiske Greb paa at undervise, han er en af dem, som elsker sin Gerning og udfører den med Troskab.

Fuldmægtig, Sogneraadformand Jørgensen overbragte Sogneraadets Lykønskning baade til Skolen og Forstanderen samt ønskede Skolen Fremgang i de kommende Aar, saa at den atter kan nævnes som Landets største. Provst Nielsen omtalte Forstanderens Arbejde for Oplysningens Fremme og vilde ogsaa bringe en Lykønskning og Tak til Skolen og dens Lærere. Konsul Pagh, Esbjerg, bragte Skolen en Tak paa Handelsstandens Vegne og udbragte et Leve for Fanø Navigationsskole.

Skibsreder P. H. Clausen omtalte, hvorledes Navigatører fik deres Eksamen, inden Navigationsskolen kom i Virksomhed paa Fanø. Overlærer Thyssen mindedes i smukke Ord de Mænd, som satte Skolen i Gang, og Styrmand Hansen fra Sæby takkede paa tidligere Elevers og egne Vegne Skolens Forstander og Lærere. Skolebestyrer Voder, Kjøbenhavn, der i flere Aar har været Lærer paa Skolen, omtalte sit Arbejde sammen med Skolens tidligere Bestyrer, Hr. Drewsen, og Kapt. Sigurdson rettede som en af de ældre Elever en Tak til Drewsen og Sørensen, idet han fremhævede, at Skolen lægger en god Grund, hvorpaa Eleverne skal bygge videre.

P. Klemmensen-Pedersen, Sønderho, motiverede og udbragte et Leve for Sømandsstanden. Derefter sluttede Forstander Sørensen med en Tak paa Skolens og egne Vegne til de mange Talere for alle gode Ønsker for Skolen og dens Lærere og udbragte et Leve for Fanø.

I Festsiddagen, som af Fanø Skibsrederforening var arrangeret i Strandhotellets Sal, deltog c. 80 Mennesker. Salen var pyntet med Signalflag og Fanø Skibsrederforenings Fane. Middagens lange Talerrække aabnedes, efter at Skibsrederforeningens Formand, Kapt. I. I. Clausen havde budt Velkommen, af Kammerherre v. Ste mann med en Skaal for Kongen. Derefter talte Overlærer Thyssen for Danmark og udtalte Ønsket om, at Rigsdagen, som nu er samlet, maatte sætte Fæderlandets Vel over Partiernes. Et Leve for Danmark efterfulgtes af »Der er et yndigt Land«. Overlærer H. Poulsen talte for Fanø, og paa hans Opfordring sang man: »Fanø, o Fanø, hvor er du dog skøn«. Navigationsdirektør Jensen fremhævede, at Skolens Historie gennem de 50 Aar viser, at den er en vigtig Institution, hvis Betydning rækker langt ud over Øens Grænser. Gid den maa hæve sig op til den Højde, den havde, da den stod stærkest, og dermed en Skaal for Fanø Navigationsskole. Forstander Sørensen takkede Navigationsdi-

Fanø Navigationsskoles Jubilæum. Den 6. ds. fejrede Fanø Navigationsskole som bebudet sit 50 Aars Jubilæum. Festsdagen faldt paa en smuk solbeskinnet Dag, en saadan som er en Sjældenhed i Oktober Maaned. Flag ved Flag vajede fra Husene i den gamle Sømandsby, Nordby, i Dagens Anledning og viftede for en let Brise Velkommen til de fremmede Gæster.

rektøren for de smukke Ønsker for Skolen. Iøvrigt troede Taleren ogsaa paa en Opgang indenfor Sømandsstanden og udbragte et Leve for en energisk og oplyst Sømandsstand.

Da Kammerherre v. Stemann og Kontorchef Krogh nu skulde bryde op, fik de begge et Leve paa Faldrebet. Der oplæstes nu en Række Telegrammer, hvorefter Navigationsdirektøren talte for Fanø og sluttede med en Skaal for Læge Jensen, som ogsaa er Lærer paa Skolen. Bordet blev hævet, og man begav sig til Kaffebordene i Restaurationslokalerne.

Skibsrederforeningen havde i Dagens Anledning indbudt Skolens nuværende Elever til Fællesspisning paa Hotel Nordby.

P. K. P.

Den ny Rorkommando. »Verein Hamburger Rheder« har fornylig modtaget en tjenstlig Forespørgsel, om der efter dens Mening vil være Betænkighed ved at indføre tvungen Anvendelse af den ny tyske Rorkommando ved at befale Lodserne i alle tyske Farvande at anvende den. En Henvendelse til Foreningens Medlemmer angaaende denne Sag, gav det Resultat, at det overvejende Flertal af de Rederier, som besvarede Henvendelsen, tilraadede en obligatorisk Indførelse af den ny Rorkommando, ogsaa for fremmede Skibes Vedkommende. De faa Betænkigheder, som kom til Orde ved Besvareelserne, mente man at kunne se bort fra. Foreningen har derfor i Følge »Hansa« udtalt sig for tvungen Anvendelse af den tyske Rorkommando fra Lodsernes Side i alle Skibe i tyske Farvande.

Paasejlet Bro. Den 10. ds. paasejlede Dampskibet »Chr. Gylstorff« af Kjøbenhavn, Hadsundbroen. Det Træleje, hvorpaa Svingpillen hviler, blev ødelagt, hvorimod Dampskibet ikke tog nævneværdig Skade.

(Ritz. Bur.)

Den norske Amerikalinie. To Medlemmer af Liniens Direktion, der i særlig Grad har arbejdet paa at faa Købet af Schickau Værftets Dampere bragt i Stand, har, efter at dette Køb definitivt er opgivet, nedlagt deres Mandater.

»Norges Sjøfartstidende« af 12. ds. bringer i en Redaktionsartikel et bestemt Forlydende gaaende ud paa, at den norske Linie vil søge Overenskomst med Danmark om Samarbejde i Ruten mellem Norge og De forenede Stater. Bladet haaber, at Forsøget vil falde heldigt ud, og henviser til, at man ikke kan føle sig overbevist om, at den ny Linie vil kunne klare sig med den Kapital, den raader over, medmindre Forholdet til den velindarbejdede og kapitalstærke danske Linie er betryggende ordnet. Ikke heller mener man, at det vil være muligt at knytte de Skibsredere, hvis Navne har bedst Klang i Norge, til Foretagendet, hvis ikke denne Side af Spørgsmaalet løses.

Norsk »Morgenbladet« fastslaar i Gaar i Anledning af denne Artikel, at der ikke skal være Tale om at søge etableret noget fælles Selskab, men betegner det derhos som en Selvfølge, at den norske Linie vil søge at undgaa enhver ødelæggende Konkurrence.

De tyske Dampskibsselskaber. Hamburg, 10. Oktober. (Ritz. Bur.) Mellem Hamburg—Amerika—Linien og Dampskibsselskabet Hansa i Bremen er der blevet afsluttet et Interessentskab, saaledes at Hansa fra Nytaar deltager i Hamburg—Amerika—Liniens Fragtdampskibslinier mellem Evropa og Østasien, medens Hamburg—Amerika—Linien deltager i Hansas Fragtdampskibslinier mellem Evropa og Indien.

Nyt Fyr. Aalborg, 11. Oktober. (Ritz. Bur.) Indenrigsministeriet har meddelt Samtykke til, at Aalborg Byraad afholder Udgifterne ved Opførelsen af et nyt Limfjordsfyr ved Gaarden »Laden« i Vester Hassing Sogn.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Kjøbenhavn, 12. Oktober. (Ritz. Bur.) Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Dag er Dampskibsselskabet Union, ved Konsul Peter L. Fisker, dømt til at betale Kr. 99,549.01 til Landmandshanken med Renter fra d. 1. Juli 1910 og Sagens Omkostninger med 450 Kr. og Dampskibsselskabet Kjøbenhavn, ved Konsul Peter L. Fisker, dømt til at betale Landmandsbanken Kr. 156,550.34 med Renter fra 1. Juli 1910 og Sagens Omkostninger med 550 Kr.

Dampskibsselskabet Dan er den 12. ds. taget under Konkursbehandling ved Sø- og Handelsretten.

Bolværksudskridningen i Stege Havn. Sagen angaaende det alvorlige Uheld, der i Fjor Efteraar ramte Arbejdet ved Udvidelsen af Stege Havn, idet et halvt Hundrede Alen af det ny Bolværk skred ud i Havnen, (se Dansk Søfartstidende Nr. 76 for 1909) har nu i Følge »Berl. Tid.« fundet sin Afslutning. Den Voldgiftsret, for hvilken Sagen var indanket, har nemlig frikendt Entreprenøren, Skibbygmester V. Melchior, med den Begrundelse, at Udskridningen var en Naturbegivenhed, som ingen kunde forudse eller hindre. Tabet bæres herefter af Havnekassen.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har bragt yderligere Fasthed i saa at sige alle de ledende Markeder. — Sortehavet og Azow er oppe paa de højeste Rater, som er bleven betalt i Aar, og der har fundet en meget livlig Befragtnings Sted, hovedsagelig for Oktober-Lastning, men ogsaa til dels for første Halvdel af November. Østen er meget fast, navnlig Indien, som har betalt ret klækkelige Fragttillæg. Ogsaa Nordamerika er meget fast, da Oktober Tonnage har været vanskelig at erholde. Adskillige Baade sikrede sig gode Fragter paa Timecharterbasis. La Plata har fragtet efter en ret begrænset Skala, men Raterne viser ingen Tilbagegang. Fra Østersøen har der været et livligt Begær efter prompte Baade, og mange gode Befragtninger har fundet Sted. — Petersborg har tangeret 1/5¼ Hvedebasis London, Hull eller Rotterdam, men de mest presserende Ordre fra denne Plads synes foreløbig at være dækket. Libau har sluttet flere prompte Baade til 1/ Havrebasis London eller Rotterdam, en Rate, som ikke har været betalt i mange Aar. Kulfragterne viser i det hele og store kun meget faa Forandringer.

Østen. Saigon/Havre og Dunkerque 24/9 for Ris pr. Oktober-November. Kurachee/U. K. eller Kontinentet (p. p.) 17/, Netto Betingelser, pr. Oktober. Bombay/U. K. eller Kontinentet 19/6 én, 20/ Dødvægt to Havne, pr. Oktober-November.

Sortehavet. Pr. Oktober-November store Baade 11/6 à 12/ fra Odessa, Nicolajeff eller Kherson. Donau/Antwerpen eller Rotterdam 13/, pr. Oktober. Azow 12/9 »any«, 13/ Rotterdam, 13/3 Hamburg, pr. Oktober. Sullina/Antwerpen eller Rotterdam 12/, cancelling 22. Oktober.

Middelhavet. For Erts 12/ à 12/3 Huelva/United States, fri Despatch. Sicilien (én Plads)/Kotka 14/ Svovl. Bilbao/Glasgow 5/, Stockton 5/, Rotterdam 5/ og Cardiff 4/6, prompt.

Nordamerika. Bomuld Savannah/U. K. eller Kontinentet 30/, Oktober-November. Baltimore/Frankrig (p. p.) 2/9, pr. Oktober. Golfen/Liverpool eller Bremen

32/6, Havre 33/9 Bomuld, Oktober-November, U. K. eller Kontinentet 11/6 à 12/6 Netto Form, Oktober-November. New York/Hongkong 16 Cents, Oktober-November. Med Levering Bristol Kanalen og Aflevering U. K./Kontinentet 3/ (4200) Timecharterbasis.

La Plata. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 12/6 à 12/9 O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), Oktober-November, 12/ pr. November-December.

Østersøen. Kristinestad/London 29/ D. B. B. (330), Hernösand/London 24/ D. B. B. (550). Petersborg/London, Hull eller Rotterdam 1/4 1/2 à 1/5 1/4 Hvedebasis, Dunkerque 1/6 3/4 à 1/7 1/2, og Rouen 1/9. Libau/London eller Rotterdam 1/ Havrebasis, 1/0 3/4 Antwerpen.

Kulfragterne. Tyne eller Blyth 4/3 Libau (2700), 5/1 1/2 Visby (1000), 3/9 à 3/10 1/2 Swinemünde, 4/ Lübeck (2000), 4/6 Wismar (1200), 4/7 1/2 Mariager (1300), 4/6 Neustadt (1200), 5/ Bilbao (2100), 6/1 1/2 à 6/3 Genua, 6/9 Tunis (1900), 5/7 1/2 à 5/9 Aleksandria (3200), 7/ Las Palmas (1600). Fra Firth of Forth 4/3 Kiel (2200), 4/6 Wismar (1100), 4/6 Horsens (1000), 4/6 Dieppe (1700), 5/6 Rouen (1200). Cardiff betalte 4/9 Kronstadt, 5/3 Ferrol (2000), 5/ Lissabon (2600), Frs. 7 Marseille (4200), 6/4 1/2 à 6/6 Genua, 6/3 Palermo, 6/7 1/2 à 6/9 Triest, 4/ Malta (4500), 5/4 1/2 Aleksandria, 7/ à 7/3 Las Palmas, 10/ Dakar (2900), 14/9 à 15/ La Plata, 15/ Rio Janeiro og 18/ Santos (3650).

Kondenseret Mælk.

Vi har modtaget følgende:

Vi anmoder den ærede Redaktion om venligst at optage nedenstaaende Analyse, der utvivlsomt vil have Interesse for de mange, der anvender kondenseret Mælk:

V. Steins

analytisk-kemisk Laboratorlum

Fr. Christensen. Gunner Jørgensen

Kjøbenhavn K., (Nørrevold 12), d. 19. September 1910.

Telefon Central 4143

Resultat af Undersøgelse
af en Prøve kondenseret Mælk; modtaget d. 13. ds.
Mærke: Steamship Brand.

(Aus reiner, völlig unabgerahmter Milch bereitet.)

Der fandtes:	
Fedtstof	0.49 pCt.
Kvælstofholdige Stoffer	8.98 -
Mælkesukker	14.13 -
Rørsukker	42.70 -
Askebestanddele	2.20 -
Vand	31.50 -
	100.00 pCt.

Den kondenserede Mælk kan herefter ikke være fremstillet af sød Mælk, men maa være tilvirket af skummet Mælk med et Indhold af omtrent 0.16 pCt. Fedtstof.

Gunner Jørgensen.

Kommentarer turde være overflødige.

Med Tak for Optagelsen forblive vi

med Højagtelse
E. C. L. & Co.

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i August Maaned d. A. anmeldt som forlist følgende Skibe:

Sejlskibe: 11 amerikanske, 3 brasilianske, 6 britiske, 2 franske, 3 tyske, 1 italiensk, 11 norske, 1 russisk, 2 spanske, 8 svenske; ialt 48.

Dampskibe: 7 britiske, 2 franske, 2 tyske, 3 italienske, 2 japanske, 2 norske, 1 spansk, 2 svenske; ialt 21.

Aarsagerne har været:

For Sejlskibene: Stranding 11, Ild 1, kætret 5, forladt 4, kondemneret 1, ophugget 25, forsvundet 1.

For Dampskibene: Stranding 6, Kollision 1, Ild 1, kætret 2, ophugget 10, forsvundet 1.

Maagen, dansk Skonnert, har paa Rejsen fra St. Johns (N. F.) haft meget haardt Vejr og er ankommet til Gibraltar med en Del Skade samt Tab af en Del af Ladningen.

Othello, Skonnert af Höganäs, kom d. 9. ds., paa Rejsen fra Hernösand til Flensborg med en Ladning Brædder, paa Grund paa Syd-Lolland, men kom ved Svitzers Hjælp atter flot og indbragtes til Gjedser for Undersøgelse.

Eklipatika, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra Petersborg til Rotterdam været i Kollision i Nærheden af Ymuiden med et Fiskefartøj; dette blev stærkt beskadiget og maatte paa Slæb af »Eklipatika« bringes i Havn for Reparation.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns-Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilsom er i disse Dage en Den danske Statslaane-fond tilhørende Fiskekutter, »Amalie« af Esbjerg, solgt til Fiskehandler C. Christiansen af Esbjerg.

Skibet er bygget af Eg i Danmark 1907, og maaler c. 29 Brutto Reg.-Tons. Det er forsynet med en 25 H. K. Haumüller Motor.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

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.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved Charles Hvilsom.

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, pass. Brunshüttel 12./10. for Antwerpen. — Alexandra,
Nielsen, ank. Malaga 12./10. — Algarve, Borries, afg. Peters-
borg 12./10. til Kotka. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trond-
hjem 11./10. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Havre 12./10. til
Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Antwerpen 30./9. —
Arkansas, Petersen, pass. Skagen 22./9. for New York. —
Aurora, Fischer, pass. Brunshüttel 12./10. for Rotterdam. — Ba-
ron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 6./10. — Beira,
Lunge, afg. herfra 9./10. til Dunkerque. — C. F. Tietgen, Thom-
sen, ank. New York 12./10. — Christian IX, Holm, ank. Lon-
don 10./10. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 12./10.
for Toulon. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunshüttel 10./10. for Bar-
celona. — Esbjerg, Struve, ank. Libau 12./10. — Florida,
Andersen, ank. Frederiksstad 9./10. — Frederik, Thomsen, ank.
Pillau 9./10. — Garonne, Kromann, pass. Brunshüttel 11./10. for
Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 12./10. — Hellig
Ola v, Holst, afg. Kristianssand 9./10. til New York. — Hengest,
Munck, afg. herfra 11./10. til Riga. — Hjelm, Kylesbeck, ank.
Danzig 12./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Brixham 10./10.
hertil. — Jolantha, Simonsen, ank. hertil 9./10. — Kasan,
Mikkelsen, ank. London 11./10. — Kentucky, Andresen, afg.
Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg
7./10. — Kursk, Gommesen, afg. Rochelle 11./10. hertil. —
Leopold II, Christensen, ank. hertil 11./10. — Loire, Crai-
gnou, ank. Bordeaux 30./9. — Louise, Larsen, afg. Gibraltar 11./10.
til Marseille. — Louisiana, Ørsted, afg. Esbjerg 11./10. hertil.
— L. P. Holmblad, Svane, ank. Tunis 10./10. — Moskov,
Jon Jonsen, afg. herfra 11./10. til Riga. — Morsø, Sørensen, pass.
Ouessant 12./10. hertil. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Peters-
borg 9./10. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen
9./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 9./10. til Petersborg.
— Omsk, Harder, ank. Libau 6./10. — Oscar II, Hempel, ank.
New York 4./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore
4./10. til Kristiania. — Perm, Jacobsen, ank. Libau 12./10. —
Pregel, Iversen, pass. Holtenau 11./10. for Königsberg. — Saga,
Wiberg, ank. hertil 10./10. — Saxo, Müller, ank. hertil 11./10. —
Seine, Dampt, afg. Petersborg 12./10. til Lovisa. — Texas,
Muhldorff, ank. Buenos Aires 27./8. — Thyra, Jørgensen, ank.
Stettin 12./10. — Tiber, Bech, ank. hertil 9./10. — Tyr, Thaning,

afg. herfra 11./10. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. hertil 11./10. — Viking, Meyer, afg. herfra 12./10. til Arendal. — Karin, afg. Swansea 8./10. hertil. — Vadsø, afg. herfra 8./10. til Manchester.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Marseille 9./10. til Havre. — Tranquebar, van Deurs, afg. Newchwang 9./10. til Wladivostok. — Siam, Cortsen, ank. Göteborg 11./10. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Penang 24./9. til Snez. — Pagan, Knudsen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Bandon, Thomsen, ank. Singora 9./10. — Samui, de Fine-Licht, pass. Lydd 6./10. for Genoa. — Bintang, Juul-Hansen, pass. Perim 7./10. for Calicut. — Cathay, Kruise, ank. Delagoa Bay 6./10.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 9./10. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. Kjøbenhavn 11./10. til Rotterdam. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 25./9. til London.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Lübeck 12./10. til Hammholmen. — Nelly, Clausen, afg. Lübeck 12./10. til Kotka. — Fanny, Eriksen, ank. Gefle 11./10. — Lilly, Nielsen, ank. Santander 4./10. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 12./10. for Liverpool. — Dagny, Sørensen, ank. Bremen 9./10. — Mary, Bang, afg. Swansea 12./10. til Memel.

Heimdæl. Helga, Vaaben-Hansen, ank. La Rochelle 9./10. — Martha, Christensen, ank. Sundsvall 7./10. — Elua, Rathje, afg. Tyne Dock 4./10. — Therese, Pedersen, ank. Kronstadt 8./10. — Simone, Møller, afg. Norrköping 12./10. — Jeanne, Løffer, ank. Sundsvall 11./10. — Vera, Riso, afg. Archangel 29./9. — Daisy, Olsen, afg. Sundsvall 7./10. — Anine, Leth, afg. Grangemouth 6./10. — Kamma, Larsen, ank. Bordeaux 8./10.

Torm. Sørå, Jensen, afg. Libau 11./10. — Helene, Hansen, afg. Spjutsund 11./10. — Sjælland, Dam, ank. Kolding 10./10. — Agnete, Sonnichsen, afg. Libau 8./10. — Hermia, Sonnichsen, afg. Antwerpen 11./10. — Aliee, Schultz, afg. Windau 12./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 11./10. — Freja, Nielsen, afg. Wasa 12./10. — Vera, Thing, ank. Genua 11./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Blyth 6./10. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 8./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Kramfors 11./10. — Dania, Pedersen, afg. Filadelfia 1./10. — Normannia, Eriksen, ank. Kronstadt 1./10. — Euxinia, Luud, ank. Havre 4./10. — Canadia, Jespersen, ank. Rotterdam 24./9. — Livonia, Jørgensen, afg. Rotterdam 11./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Rotterdam 11./10. — Patria, Larsen, ank. Dundee 6./10. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 9./10. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 28./9.

Union. Frisia, Nielsen, ank. Petersborg 1./10. — Gallia, Nielsen, ank. Petersborg 23./9. — Caledonia, Hansen, ank. Kronstadt 10./10. — Sarmatia, Pedersen, afg. Burntisland 9./10. — Kotionia, Rasmussen, ank. Novorossisk 10./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Räsö 4./10. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 9./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Sundsvall 11./10. — Estonia, Winekler, ank. Kronstadt 8./10.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Wismar 7./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Sarpsborg 10./10. — Secalia, Jensen, afg. Methil 29./9. — Frumentia, Andersen, afg. Kronstadt 11./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Kronstadt 7./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 6./10.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Ostende 11./10. — Rimfaxe, Westergaard, ank. West Hartlepool 7./10. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 11./10. for Hull. — Gulfaxe, Petersen, ank. Königsberg 8./10. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Riga 6./10. til Rotterdam.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 5./10. — London, Bom, ank. Riga 30./9. — Paris, Tholander, ank. Flensborg 5./10. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 8./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 9./10. — Wien, Boeck Hansen, afg. Petersborg 6./10. til London. — Roma, v. Thun, afg. Libau 8./10. til London.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 9./10. — Pawel Andejeff, Tannebek, ank. Petersborg 2./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerburg 7./10. til Ghent. — Russ, Petersen, afg. Chatham 1./10. til Manchester. — Wladimir, Sawin, Carstensen, afg. Barry 4./10. til Sveaborg. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 8./10. til Petersborg. — Michael Ontchonkoff, Harboe, ank. Cardiff 8./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newport 7./10. til Civita Vecchia. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Swansea 6./10. til Ancona. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Swansea 2./10. til Catania. — Næwa, Dahl, ank. Kronstadt 8./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Nautik, N. Nielsen, ank. Königsberg 11./10. — Nordsoen, Gram, ank. Almeria 10./10. — Nexos, Basse, ank. Sevilla 9./10.

— Ellen, Hansen, ank. Swansea 11./10. — Fylla, Christensen, ank. Liverpool 10./10. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 9./10. for Røkkala. — Hebe, Gregersen, ank. Almeria 8./10. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Helsingør 10./10. for Barcelona. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 6./10. for Liverpool. — Cito, Jepsen, ank. Lovisa 9./10. — Bodil, Uldall, ank. Cardiff 9./10. — Dagmar, Mathiasen, pass. Barcelona 10./10. for Valencia. — Norma, Schiff, ank. Dunkerque 9./10. — Alfa, Lauritsen, pass. Brunsbüttelkoog 8./10. for Lorient. — Nora, Larsen, pass. Helsingør 9./10. for Nantes.

Svendson & Christensen. H. Pontoppian, Klitgaard, afg. Yxpila 7./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Ghent 7./10. — Lars Kruse, Mathiasen, ank. Calais 12./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Methil 10./10. — Peter Willemoes, Møller, afg. Woodberry 11./10. — G. Kock, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11./10. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Rotterdam 12./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Holtenau 8./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 11./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Stettin 12./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Tynen 9./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Methil 12./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Blyth 11./10. — Ajax, Brorsen, ank. Stralsund 12./10.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Reval 7./10. — Hamlet, Jørgensen, ank. Antwerpen 7./10. — Helge, Pii, ank. Trångsund 8./10. — Rolf, Reese, ank. Petersborg 6./10. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Kronstadt 6./10.

Æro. Enighed, Jensen, ank. Horsens 9./10. — Energi, Jensen, ank. Bandholm 9./10. — Emanuel, Svane, ank. Bandholm 10./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, afg. Piteå 12./10. til West Hartlepool. — Allan, Nielsen, afg. Petersborg 9./10. til Grangemouth.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Pillau 9./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruise, ank. Horsens 11./10.

Rønne. Johanne, Jensen, ank. Falmouth 3./10. — Gudmund, Petersen, ank. Warnemünde 3./10. — Leif, Nielsen, ank. Uddevalla 4./10. — Prøven, Olsen, ank. Langesund 4./10.

Svendborg. Ebenezer, Rasmussen, ank. Wiborg 4./10. — Immanuel, Jensen, ank. Danzig 5./10. — Sophie, Mikkelsen, ank. Kotka 6./10. — Niels Juul, Olsen, ank. Hamburg 6./10. — Hertha, Hansen, ank. Stettin 6./10. — London, Andersen, ank. Stolpmünde 6./6. — Salon, Rasch, ank. Frederikssund 6./10. — Hejmdal, Rasmussen, ank. Petersborg 6./10. — Noah, Jørgensen, ank. Charlestown Red 6./10. — Ellen, Andersen, ank. Sønderhamn 7./10. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Sundsvall 7./10. — Olga, Rasmussen, ank. Königsberg 7./10. — Urda, Hansen, ank. Drøbak 7./10. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Aarhus 8./10. — Cimbria, Markussen, ank. Ramsgate 7./10. — Fanny, Hansen, ank. Stockholm 10./10. — Severine, Jensen, ank. Pillau 10./10. — Ragnhild, Andersen, ank. Pentenwon 10./10. — Jens, Eriksen, ank. Fakse 10./10. — Libra, Hansen, ank. Svendborg 10./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Libau 10./10. — Ludvig, Larsen, ank. Urnebro 10./10. — Iris, Hansen, ank. Helsingfors 10./10. — Maagen, Jensen, ank. Sønderborg 11./10. — Casper, Hansen, ank. Kjøbenhavns Red 11./10. — Niels, Nielsen, ank. Gefle 11./10. — Gefion, Jørgensen, ank. Brest 11./10. — Apollo, Nielsen, ank. Gefle 11./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 12./10.

Æro. Laura, Jensen, afg. Avondale N. F. 8./10. — Prøven, Schmidt, ank. Kronstadt 8./10. — Vega, Hansen, ank. Haderslev 8./10. — Nauta, Starke, afg. Foyo 9./10. til Gibraltar f. O. — Karen, Albertsen, ank. Stralsund 9./10. — Hertha, Krull, afg. Sundsvall 7./10. — Hermod, Dreimann, ank. Kalmar 10./10. — Signe, Hansen, ank. Swinemünde 10./10. — Neptun, Jensen, ank. Karlskamm 10./10. — Lorenz, Levinsen, ank. Assens 8./10. — Karen, Boye, ank. Berwick 8./10. — Arietis, Andersen, pass. Holtenau 9./10. p. R. t. Geestemünde. — Astræa, Svane, afg. Sundsvall 7./10. til Newcastle. — Abba, Petersen, ank. Wiborg 10./10. — Hans, Knudsen, ank. Boness 10./10. — Ruth, Nielsen, ank. St. John N. F. 10./10. — Norden, Rasmussen, ank. Assens 10./10. — Smart, Christensen, afg. Jersey 8./10. — Sejerskransen, Friis, ank. Pillau 10./10. — Albertha, Kromann, ank. Faaborg 11./10. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Fishguard 11./10. p. R. t. Aberystwith. — Frederik & Ane, Andersen, ank. West Wemyss 11./10. — Adele, Kock, ank. Aalborg 11./10. — Alf, Hansen, ank. Libau 10./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Svendborg 12./10. — Maagen, Mortensen, er afg. fra Gibraltar til Malaga.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 14. Oktober 1910. — Fragtmarkedet. — Kondensret Mælk. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Lys derfra til N. 39° Ø., fri V. om Vommaskjær; hvidt Lys derfra til N. 33° Ø., fri Ø. om Guviktaren; rødt Lys derfra til N. 29° Ø. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7,2 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 3,5 Sm for grønt Lys. 65° 36' 15" N. Br. 12° 9' 40" Ø. Lgd.

Ovennævnte Fyr brænder fra 1ste August til 30te April.

2233. Løb after aabnet. Østre Brønneøysund, Nordland. Østre Brønneøysund, mellem Rodskjær og Værholmen, er after aabnet for Sejlads. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 979. Kjøbenhavn 1910).

2234. Grunde fundet. Lepsø Sø, Bjørnefjord. Mellem Lepsø og Vierø paa N.-Siden af Bjørnefjord er følgende Baer fundet: En 3,7 m Baer c. 1½ Kbl S. t. V. fra Lepsø Sø-Pynt. En 3,1 m Baer c. ½ Kbl S. t. V. fra Lepsø Sø-Pynt. En 1,2 m Baer ¾ Kbl N. t. V. fra Ytterø N.-Pynt. c. 50 m NØ. t. Ø. fra 2,5 m Baeren. Lepsø Sø-Pynt: 60° 8' N. Br. 5° 24' Ø. Lgd.

I Sundet, som N. om Indreø fører til Særvoldvaag og Haugland, er fundet flere grunde, Baer.

2235. Fyr flyttes. Helgoland, Tyskland. Fyret paa Marinemolen ved Helgoland skal flyttes til den ny Havn. 54° 10' 46" N. Br. 7° 53' 47" Ø. Lgd. Fyret skal vise rødt, fast Lys fra S. 83° Ø. til S. 52½° Ø., hvidt, fast Lys fra S. 52½° Ø. til S. 44° Ø., rødt, fast Lys fra S. 44° Ø. til S. 10° Ø. Naar Fyret after tændes indtages de to midlertidige Lystønder A/A og 2 i Helgoland S.-Havn. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1691. Kjøbenhavn 1910).

2236. Fyr slukket. Bygningsarbejder. Pagensand, Elben. Paa Grund af Bygningsarbejder er de to hvide, faste Fyr paa Duc d'Alben ved Pagensand blevet slukket og Duc d'Alben borttaget. Fra et af de ved Arbejderne benyttede Fartøjer vises en rød Cylinder eller en rød Lanterne mellem to hvide Lanterner, lodret for hinanden. Stedet skal passeres med langsom Fart. 53° 32' 28" N. Br. 9° 53' 37" Ø. Lgd.

2237. Vindsignaler. Hoheweg Fyr, Weser. Fra den 1ste Oktober 1910 forbliver Vindsignalerne for Borkum og Helgoland, som vises fra Vindsemaforen paa Broen ved Hoheweg Fyr, ogsaa vist om Natten indtil den næste Formiddag Kl. 6½ om Sommeren og Kl. 7½ om Vinteren, hvorefter de 2 øverste Arme stilles skraat opad, indtil de nye Vindmeldinger kommer. 53° 52' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

2238. Lystønde udlægges. Nordenham, Weser. Den sorte Spidstønde 30 ved Nordenham er forsøgsvis ombyttet med en Lystønde, der hver 4 Sek. viser hvidt Et-Blink, Lys 1,5 Sek., Mørke 2,5 Sek. Den ligger i 5,3 m Vand paa 53° 28' 47" N. Br. 8° 29' 37" Ø. Lgd.

2239. Lystønde inddraget. Innenjæde. Lystønden, der til Forsøg var udlagt i Innenjæde, er inddraget. 53° 31' 13" N. Br. 8° 10' 26" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1896. Kjøbenhavn 1910).

2240. Fyr tændt. Argust, Jade. Den 1ste Oktober 1910 er Argust Fyr tændt, det brænder til Prøve i c. 14 Dage, efter hvilken Tid Varelseriel Fyr slukkes. Saaltange Proven varer, brænder Varelseriel Fyr, og man maa ikke stole paa Argust Fyr.

Argust Hovedfyr viser hvidt, fast Lys fra N. 45° V. til N. 28½° V.; rødt, fast Lys fra N. 28½° V. til N. 10° V.; hvidt Et-Blink hver 3 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 2 Sek., fra N. 10° V. til N. 2° V.; hvidt, fast Lys fra N. 2° V. gennem N. til N. ½° Ø.; hvidt To-Blink hver 12 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 1 Sek., Mørke 8 Sek., fra N. ½° Ø. til N. 4° Ø.; rødt, fast Lys fra N. 4° Ø. til N. 34½° Ø.; hvidt, fast Lys fra N. 34½° Ø. til N. 45° Ø. Flammens Højde: 30 m. Synsvide: 16 Sm. Argust Bifyr, i samme Fyrtaarn som Hovedfyret, viser hvidt, fast Lys fra N. 40° Ø. gennem Ø. til S. 46° Ø.; rødt, fast Lys fra S. 46° Ø. til S. 13° Ø.; hvidt, fast Lys fra S. 13° Ø. gennem S. til S. 62° V.; grønt, fast Lys fra S. 62° V. til S. 73½° V.; hvidt, fast Lys fra S. 73½° V. gennem V. til N. 57½° V.; rødt, fast Lys fra N. 57½° V. til N. 46° V.; hvidt, fast Lys fra N. 46° V. til N. 40° V. Flammens Højde: 30,5 m. Synsvide: 6 Sm. 35 m højt, rundt Fyrtaarn med et hvidt Belte. Fyrtaarnet har 2 Gallerier, hvoraf det underste er hvidt. 53° 28' 58" N. Br. 8° 11' 6" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2744. Kjøbenhavn 1909).

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2210. Klokketønde udlagt. Tuxen N. Hovus Rev, Nordsean. En rød Klokketønde med Stage og 2 opadvendte Koste er udlagt c. 1000 m N. for 3, i m Pullen paa Tuxen. 55° 34' N. Br. 7° 42' Ø. Lgd. (Kort Nr. 130, 150 og 180. Danske Lods, 7de Udgave, Side 90. Fyr-Fort. Nr. 3 A. Som-Fort. Side 11). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1878. Kjøbenhavn 1910).

2211. Vrag afmærket. Tangen Ø, Kattegat. Måsterne er udtaget af den 3-mastede Skonnert, der ligger sunket i Sm SØ. for Tangen Lystønde. Der er indtæt af Vraget synligt over Vandet. En Vragvæger med grøn Stage med grønt Flag er udlagt tæt ved Ø.-Enden af Vraget, S. 73° V. fra Vraglystønden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2117. Kjøbenhavn 1910).

2212. Nat-Skyendevelser. Farvand midlertidig spærret. Svane-Grund, Kattegat. Fra den 7de til den 11te November, begge Dage inklusive, afholdes efter Mørkets Frembrud Skyendevelser i Farvandet omkring Svane-Grund, Kattegat. Skydepladsen begrænses mod Nord af en Linie i Ø.-V. gennem Vægeren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids, mod Ø. af en Linie i N.-S. gennem Vægeren med rød Stage og 1 Kost ved Grundens Ø-Side, mod S. af en Linie i Ø.-V. gennem Endeløve N.-Pynt, mod V. af en Linie fra Endeløve N.-Pynt til Vægeren med hvid Stage og 1 nedadvendt Kost ved Grundens NNW-Spids.

Naar der skydes, belyses den paagældende Plads med elektriske Søgelys. Skibe og Fartøjer advares med paa de anførte Tider at komme ind i det nævnte Farvand, saa længe de elektriske Søgelys er i Virksomhed.

2213. Fyr tændt. Hornbæk, Sundet. Paa Yderenden af den fuldførte Sandfanger N. for Hornbæk Havn er tændt et grønt, fast Fyr, der lyser fra N. 65° V. gennem N. og Ø. til S. 5° Ø. Flammens Højde: 4,5 m. Linseapparat. 3,5 m høj, sort Fyrpæl. Brændetid: 1ste September—1ste Maj. Med paalands Storm kan man ikke stole paa, at Fyret brænder. Omfrentlig Plads: 56° 5' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 181, 210 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 273. Havne-Lods, Side 58. Fyr-Fort. Nr. 178 A.)

2214. Lystønde ombyttes. Saltholm-Flak N. Sundet. Den 26de Oktober d. A. eller snarest muligt derefter ombyttes Lystønden, 2 Kbl S. for det under Bygning værende Fort paa Saltholm-Flak, og som hver 7,5 Sek. viser Et-Blink, med en grøn Lystønde, der hver 5 Sek. viser grønt Et-Blink, Blink c. 0,5 Sek., Mørke c. 4,5 Sek. 55° 41' N. Br. 12° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 156, 160, 182, 210 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 303. Fyr-Fort. Nr. 228 A. Som-Fort. Side 26). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1879. Kjøbenhavn 1910).

2215. Fyr tændt. Langanes, Island. Langanes Fyr, paa Yderenden af Langanes, Island NØ-Pynt, er tændt. Det er et hvidt Blinkfyr, der hver 10 Sek. viser To-Blink, Blink 0,5 Sek., Mørke 2 Sek., Blink 0,5 Sek., Mørke 7 Sek. Flammens

Højde: 48 m. Synsvide og Lysevne: 11 Sm. 2 m høj, graa Fyrpæl. Der er ikke Vagt ved Fyret. Brændetid: 1ste August—15de Maj. Omtrækkende Plads: 660 237 N. Br. 140° 29' 5" V. Lgd. (Kort Nr. 55, 114, 212 og 214). Islandske Lods. Side 100. Fyr-Fort. Nr. 566 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 424. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2217. Fyr forandret. Tårn, Handukten. Sverrig. Tårn Fyr er nu forandret. Det er et Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Lyset er grønt fra N. 59° Ø. gennem Ø. til S. 84° Ø.; hvidt fra S. 84° Ø. gennem S. til S. 6° V.; rødt fra S. 6° V. til S. 27° V.; grønt fra S. 27° V. til S. 40° V.; hvidt fra S. 40° V. til S. 43° V.; rødt fra S. 43° V. gennem V. til N. 82° V.; grønt fra N. 82° V. til N. 44° V. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt, 10 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. Linseapparat af 4de Orden. 6 m høj, hvidt, ottokantet Tårn. Der er ikke Vagt ved Fyret. 569 6' 50" N. Br. 140° 58' 23" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 277. Kjøbenhavn 1910).

2218. Vrag afmærket. Dæmning Fyr S. Kalmarsund. En Skonnert er sunket S. for Dæmning Fyr paa 56° 59' 52" N. Br. 16° 41' 10" Ø. Lgd. Mesterne er over Vandet. En Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 3 Sek. udlægges snarest muligt SV. for Vraget.

2219. Forestaende Forandring af Fyr. Sandö. Småland. I 1910 forandres Sandö Fyr til et Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Blink. 58° 10' 20" N. Br. 16° 55' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2220. Forestaende Tænding af Fyr. Skugeskär. Södenhamm. Bottiske Bugt. Paa NV-Siden af Skugeskär (Yttre Fyrholmen, ved Indløbet til Södenhamm, skal tændes to røde, faste Fyr. Fyrene ligger paa 61° 16' 57" N. Br. 17° 11' 36" Ø. Lgd. og 61° 16' 5" N. Br. 17° 11' 36" Ø. Lgd. De staar 86 m fra hinanden og er overet i N. 47° V.—S. 47° Ø.

2221. Taagesignal nedlagt. Skag Fyr. Bottiske Bugt. Taagesignalet ved Skag Fyr nedlægges den 1ste Januar 1911. 63° 11' 55" N. Br. 19° 2' 50" Ø. Lgd.

2222. Grund afmærket. Enighetens N.-lige Grund. Vihog District. Finske Bugt. Finland. Enighetens N.-lige Grund med 6,7 m Vand ligger 3,5 Sm S. ½ Ø. fra Örengrunds Baake. Ø. for Grunden er i 10 m Vand udlagt en hvid og rød Skæge med en rød opadvendt Kost over en nedadvendt Kost. 60° 12' 57" N. Br. 26° 28' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2223. Fyr forandret. Steinhort. Østersøen. Rusland. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn viser Steinhort Fyr nu afvekslende rødt og hvidt Et-Blink, Blink 1,5 Sek., Mørke 10 Sek. 56° 50' N. Br. 21° 3' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2224. Stormvarsel-Station. Pjllkoppn. Kurische Mehning. Tyskland. I Pjllkoppn er der oprettet en Stormvarsel-Station. Pjllkoppn: 55° 14' N. Br. 20° 55' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2225. Grund fundet. Frisches Haff. I Frisches Haff, e. 2 Sm SØ. t. S. ½ S. fra Stranchnuht Baake, er i 3,2 m Vand fundet en Sandbanke med store Sten, paa hvilken der er 2,7 m Vand. En lille Tønde er udlagt paa Grunden. 54° 28' N. Br. 19° 46' 1" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2226. Bæker opført. Sager. Paulsdorfer Bugt. Stettiner Haff. For at betegne Farvandet i Paulsdorfer Bugt fra Wollner Schaar til Tietzen Zug ved Koot er der opført 2 Ledebæker ved Sager. Den 30 m høje, røde Bagbæke har firkanteret Topbetegnelse. 53° 48' 33" N. Br. 14° 37' 27" Ø. Lgd. Den 21 m høje, hvide Forbæke har trekantet Topbetegnelse. 53° 48' 22" N. Br. 14° 37' 6" Ø. Lgd.

2227. Tønder udlagt. Stralsunder Trændel. Stralsund. I Stralsunder Trændel er udlagt følgende røde Spirtønder: A paa 54° 21' 18" N. Br. 13° 6' 48" Ø. Lgd. B paa 54° 21' 6" N. Br. 13° 6' 42" Ø. Lgd. C paa 54° 20' 44" N. Br. 13° 6' 30" Ø. Lgd. D paa 54° 20' 15" N. Br. 13° 6' 24" Ø. Lgd.

2228. Fyrskibet »Fehmarnhelt« atter udlagt. Fyrskibet »Fehmarnhelt« er atter udlagt og Fyrskibet »Reserve« inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2076. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2229. Vrag. Fyrskibet »Maas« V. Nordsøen. Et drivende Vrag med 3 svære Bælker i m over Vand er rapporteret paa 51° 58' N. Br. 3° 37' Ø. Lgd. **2230. Vrag. Robin Hood Bay Ø. Nordsøen.** En Mast, 2 m over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag, er rapporteret 12 Sm N. 51° Ø. fra South Cheek, Robin Hood Bay. 54° 32' N. Br. 0° 13' V. Lgd.

2231. Fyr forandret. Morzhovetz Island. Hvide Hav. Rusland. Morzhovetz Fyr lyses nu hele Horisonten rundt. 66° 46' N. Br. 42° 30' Ø. Lgd.

2232. Fyr tændt. Torøgværtden. Brenna V. Norge. Den 15de Oktober 1910 tændes i Torøgværtden følgende Fyr: Kjøbholmen Fyrlampe ved Kvittingan, der er et Fyr med Tre-Formærkelser, viser rødt Lys fra S. 46° Ø. til S. 79° Ø.; fri N. om Revingtaren og Sandværdtaren; hvidt Lys derfra gennem Ø. til N. 84° Ø.; fri S. om Torøgværet; grønt Lys derfra til N. 12° Ø.; fri V. om Fleinhu; hvidt Lys derfra til N. 30° Ø.; fri Ø. om Blaabakflin; rødt Lys derfra gennem N. til N. 12° V.; fri V. om Lille Fleina, Tverlaren og Fleistaren; hvidt Lys derfra til N. 16° V.; fri Ø. om Langfaren og Knustaren; grønt Lys derfra til N. 22° V. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 7,2 Sm for hvidt, 4,2 Sm for rødt og 3,2 Sm for grønt Lys. 65° 22' 15" N. Br. 11° 58' 10" Ø. Lgd.

Helle Fyrlampe, der er et Fyr med To-Formærkelser, viser grønt Lys fra N. 51° V. til N. 43° V.; fri Ø. om Knustaren; hvidt Lys derfra til N. 39° V.; fri V. om Fleistaren; rødt Lys derfra til N. 32° V. Flammens Højde: 33 m. Synsvide: 7,2 Sm for hvidt, 4,2 Sm for rødt og 3,2 Sm for grønt Lys. 65° 23' 30" N. Br. 12° 1' 0" Ø. Lgd.

Fleina Fyrlampe, der er et Fyr med To-Formærkelser, viser grønt Lys fra S. 6° Ø.; fri V. om Hellskjærene, gennem S. og V. til N. 43° V.; fri Ø. om Stagen paa Knustaren; hvidt Lys derfra til N. 39° V.; fri V. om Fleistaren; rødt Lys derfra gennem N. til N. 42° Ø.; fri Ø. om Aspöflu. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 7,2 Sm for hvidt, 4,2 Sm for rødt og 3,2 Sm for grønt Lys. 65° 24' 15" N. Br. 11° 59' 35" Ø. Lgd.

Helle Fyrlampe overet med Fleina Fyrlampe leder i N. 41° V.—S. 41° Ø. midt imellem Knustaren og Fleistaren. Fyrlampene er e. 1800 m fra hinanden. Utörflessa Fyr, der viser grønt, fast Lys fra S. 42° Ø.; fri V. om Gaasöflu, til S. 18° Ø.; fri V. om Fleinhu; rødt Lys derfra gennem S. og V. til N. 78° V.; fri N. om Kvaktaren; hvidt Lys med To-Formærkelser derfra gennem N. til N. 17° Ø.; fri Ø. om Nelsolmen; hvidt, fast Lys derfra til N. 27° Ø.; fri V. om Vartolmen; hvidt Hurlighlink derfra til N. 39° Ø.; fri V. om Flatskjær. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt, 10,2 Sm for rødt og 8,2 Sm for grønt Lys. 65° 26' 15" N. Br. 11° 57' 10" Ø. Lgd.

Halholmen Fyrlampe, der er et hvidt Fyr med En-Formærkelser, lyses fra S. 31° V.; fri V. om Utörflessa, gennem V. og N. til N. 65° Ø.; fri N. om Klokke-tønden ved Sotgrunden. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7,2 Sm. 65° 32' 30" N. Br. 12° 5' 45" Ø. Lgd.

Ylvigen Fyrlampe, der er et Fyr med En-Formærkelser, viser grønt Lys fra S. 55° V. til S. 53° V.; fri Ø. om Søndre Sejskjær; hvidt Lys derfra til S. 29° V.; fri V. om Halholmen; rødt Lys derfra gennem S. til S. 17° Ø.; fri Ø. om Klokke-tønden ved Sotgrunden; hvidt Lys derfra til S. 76° Ø.; midt imellem Hornsøet og Stagen paa Hornsøen; grønt Lys derfra til S. 89° Ø.; fri N. om Jessen; hvidt Lys derfra gennem Ø. til N. 84° Ø.; fri S. om Bjørnholmen; rødt Lys derfra til N. 59°; fri N. om Træløskjær; hvidt Lys derfra til N. 55° Ø.; fri S. om Esøstaren; grønt

2279. Tønde inddraget. Chiguao Shoal. Fort Ouellon. Chuli. Tønden paa S.-Enden af Chiguao Shoal er inddraget. 43° 10', S. Br. 73° 28', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1596. Kjøbenhavn 1910.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2280. Forestaaende Forandring af Fyr. Saint Raphaël. Frankrig. I 1910 ombyttes Saint Raphaël faste Fyr med et hvidt Fyr med To-Formærkelser hver 8 Sek., Lys 4,5 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 1,5 Sek., Mørke 1 Sek. Synsvide: 12,5 Sm. Fyret kan brænde til Forsøg. 43° 25' 20" N. Br. 6° 45' 57" Ø. Lgd.

2281. Forestaaende Forandring af Fyr. Menton. I 1910 ombyttes Menton faste Fyr med et hvidt Fyr med En-Formærkelser hver 4 Sek., Lys 3 Sek., Mørke 1 Sek. Synsvide: 12,5 Sm. Fyret kan brænde til Forsøg. 43° 46' 31" N. Br. 7° 30' 42" Ø. Lgd.

2282. Fyr midlertidig forandret. Dellimara Point. Malta. Den 2den November 1910 forandres Dellimara Point Fyr til midlertidig at vise, hvidt, fast Lys. Synsvide: 15 Sm. 35° 49', N. Br. 14° 33', Ø. Lgd.

2283. Vrag borttaget. Ortona. Italien Ø-Kyst. Vraget af Pamperen »Seliante«, der laa sunket c. 1 Kbl Ø. for Ortona Molehoved eksisterer ikke mere. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 429. Kjøbenhavn 1909.)

2284. Fyr tændes. Scille V. Bai Castelli. Østerrig-Ungarn. Paa 2,5 m skal tændes et Fyr. 43° 31', N. Br. 16° 25', Ø. Lgd.

2285. Fyr tændt. Kamenjak. Bai von Vallegrande. Curzola. Paa S.-Siden af Øen Kamenjak er der tændt et rødt Blinkfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Fyret skjules af Øen, helt eller delvis, fra N. 17° V. gennem N. til N. 53° Ø. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 5 Sm. 7 m højt, sekskantet Taarn paa Stensokkel. Fyret ligger 1350 m S. 89° V. fra S. Giovanni Kapel. Der er ikke Vagt ved Fyret. 42° 58', N. Br. 16° 39', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1482. Kjøbenhavn 1910.)

2286. Fyr forandret. Punt Turka. Borcehe di Cattaro. Det røde, faste Havnefyrt paa Punt Turka er ombyttet med et hvidt Lynfyrt, der hver 6 Sek. viser To-Lyn. Flammens Højde: 8 m. Synsviden: 9 Sm. 8 m højt, konisk Taarn med Galleri. Der er ikke Vagt ved Fyret. 42° 28', N. Br. 18° 41', Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1794. Kjøbenhavn 1910.)

2287. Fyrskibet »Vardar« midlertidig ombyttet. Saloniki Bugt. Tyrkiet. Fra den 15. November til Udgangen af December 1910 ombyttes »Vardar« Fyrskib midlertidig med en sort og hvid vandret stribet Lystønde med Ballon, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. 40° 29' 35" N. Br. 22° 47' 50" Ø. Lgd.

2288. Grund rapporteret. Yelenina Spit. Azovske Hav. Rusland. Dampneren »Leander« rapporterer at have stødt paa en 5,7 m Grund S. for Yelenina Spit. 46° 29' N. Br. 37° 23' Ø. Lgd. Plads tvivlsom.

2289. Taagesignal. Burun Tabia Point. Batum. Sorte Hav. Fra Burun Tabia Point Fyr gives Taagesignal hver 36 Sek. med Et-Stød af 3 Sek. Varighed, skiftevis høj og lav Tone. 41° 39' 40" N. Br. 41° 37' 20" Ø. Lgd.

2290. Fyrskibe midlertidig ombyttet. Smyrna. Lilleasien. Fyrskibene »Hermus« (»Keder« eller »Pelikan«) 38° 25' 10" N. Br. 26° 58' 5" Ø. Lgd., og »Sandjak-Kalassic« 38° 25' 15" N. Br. 27° 3' 1" Ø. Lgd., ombyttes fra den 15de November til Udgangen af December 1910 med en sort og hvid vandret stribet Lystønde, der hver 5 Sek. viser Et-Blink, Blink 0,5 Sek., Mørke 4,5 Sek. »Hermus« Lystønde har Ballon som Topbetegnelse.

2291. Klippe fundet. Bueh Bay. Benghazi. Tripolis. En Klippe med under 2 m Vand er fundet paa 31° 10' N. Br. 20° 5' Ø. Lgd. Det bryder altid paa denne. 16 m Vand findes 0,5 Sm Ø. for Klippen.

2241. Fyr slukket. Norderney. Ostfrisiske Øer. Seestege Fyr paa Norderney er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1467. Kjøbenhavn 1910.)

2242. Vintermærkning. Holland. I Holland er Udlægning af Vintermærkningen paabegyndt.

2243. Løb lukket. Thomas Smitgat. Zeegat van Terschelling. Thomas Smitgat kan indtil videre ikke besynges. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2136. Kjøbenhavn 1910.)

2244. Fyr tændt. Ijselmond. Kamper-Ketel. Zuidereze. Paa Hovedet af den N.-lige Dæmning ved Ijselmond er tændt et hvidt Lynfyrt, der hver Sekund viser To-Lyn af 0,5 Sek. Varighed Flammens Højde: 6,5 m. Synsvide: 6 Sm. 6 m højt, graat, firkantet Fyrhus af Sten. 52° 35' 5" N. Br. 5° 46' 44" Ø. Lgd.

2245. Stormvarsel Station nedlagt. Vlieland. Stormvarselsignalet ved Vlieland gives ikke mere. 53° 16', N. Br. 4° 58' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2246. Armærkning forandret. Gat van Oude Tonge. Zeegat van Bronwershaven. Gat van Oude Tonge Spidstønde Nr. 12 i Krammer ligger nu i 4 m Vand paa 51° 39' 23" N. Br. 4° 10' 42" Ø. Lgd. og en Spidstønde med Ballon, Nr. 12 a, er udlagt i 3,5 m Vand paa 51° 39' 8" N. Br. 4° 10' 48" Ø. Lgd. Laags Spidstønde kanten er der 3,5 m Vand, langs Stumpstønde kanten 2,7 m.

2247. Grund tiltaget. Shingles. Duke of Edinburgh Kanal. Themsen. England. Shingles Grund tiltager betydeligt N. efter. 9,5 m Vand er fundet paa 51° 32' 46" N. Br. 1° 16' 36" Ø. Lgd. 8,5 m Vand er fundet paa 51° 32' 34" N. Br. 1° 16' 52" Ø. Lgd. Der kan kun paaregnes 8,5 m Dybde i Kanalen.

2248. Vrag. »Would« Fyrskib SSV. Et drivende Vrag af et Seilskib er rapporteret 3 Sm SSV. fra »Would« Fyrskib, der ligger paa 52° 49', N. Br. 1° 47', Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2249. Uddykning. Southampton. England. Uddykningsarbejder er paabegyndt ved Thorn Knoll og Calshot Spit ved Indløbet til Southampton Water, samt i det dybe Farvand i Southampton Water. Fra hver Uddykningsmaskine vises i 6 m Højde 3 Balloner eller 3 røde Lanterner i Trekant. Uddykningsmaskinerne skal passeres med langsom Fart og paa den Side, hvorfra der vises et hvidt Flag eller 2 hvide Lanterner i samme Lodlinie og med 2 m Mellemrum. Calshot Castle. 50° 49' N. Br. 1° 18', V. Lgd.

2250. Fyrhaad atter udlagt. Lune Deep. Morecambe Bay. Fyrhaaden i Lune Deep er atter udlagt. 53° 56' 40" N. Br. 3° 7' 55" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1093. Kjøbenhavn 1910.)

2251. Fyr tændt. Dunh Sgeir. Scarba Sound. Skotland. Paa Dunh Sgeir Baake er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 Sek. Flammens Højde: 7 m. Der er ikke Vagt ved Fyret. 56° 14' 49" N. Br. 5° 40' 10" V. Lgd.

2252. Lystønde udlagt. Chieftan Rock. Loch nan Eathar. Coll Island. Chieftan Rock Tønde er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek. 56° 36' 40" N. Br. 6° 30' 50" V. Lgd.

2253. Fyr tændt. Sandag Island. Sleat Sound. Paa Sandag Island, 0,5 Kbl S. 52° V. fra det højeste, er tændt et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 6 Sek. Flammens Højde: 12 m. 57° 10' N. Br. 5° 42', V. Lgd.

2254. Afmærkning forandret. Kyle Akin. Bow Rock sorte Stumpstønde er flyttet 1½ Kbl N. 80° V. i og ligger nu tæt N. for en 4 m Grund, 340 m N. 13° V. fra Bow Rock og i N. 84° V. fra Kyle Akin Fyr.

Black Eye Rock Tønde er udlagt 46 m NØ. fra Midten af Grundein, 550 m N. 67° Ø. fra Bow Rock og i N. 55° V. fra Kyle House. Kyle Akin Fyr: 57° 16', N. Br. 5° 44', V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2255. Tønde udlagt.** **Punta Cabezuela, Cadix, Spanien.** Paa SV-Siden af Grundten ved Punta Cabezuela ved Puntales Ankerplads er udlagt en grøn Spids-tønde i 4 m Vand, S. 44° Ø. fra Kastellet Santa Catalina, N. 85° V. fra San Sebastian Kirkehaarn i Puerto Real og N. 33½° V. fra Observatoriet i San Fernando, der ligger paa 36° 27' 42" N. Br. 6° 12' 20" V. Lgd.
- 2256. Grunde fundet.** **St. John Bay, Newfoundland.** I St. John Bay, paa V.-Kysten af Newfoundland, er der fundet følgende Grunde: 5, i m. 1, i Sm S. 32° Ø. fra Black Island SØ.-Punkt. 6, i m. 2 Sm N. 14° Ø. fra James Island N.-Punkt. 7, i m. 2, i Sm S. 88° V. fra James Island S.-Punkt. 8, i m. 2, i Sm S. 54° V. fra James Island S.-Punkt. 9, i m. 2, i Sm S. 58° Ø. fra James Island S.-Punkt. 4, i m. 2, i Sm S. 61° Ø. fra James Island S.-Punkt. 4, i m. 2 Sm N. 47° Ø. fra Wolf Rock. 4, i m. 0, i Sm S. 79° V. ved Godes Island V.-Ende. 5, i m. 1, i Sm N. 55° V. fra Green Island V.-Punkt. Black Island: 50° 57', N. Br. 57° 2', V. Lgd.
- 2257. Fyr tændt.** **Bay of Exploits, Newfoundland NØ.-Kyst.** Paa Grassy Island ved Bay Point er tændt et rødt, fast Fyr. 49° 15' 45" N. Br. 55° 13' 40" V. Lgd.
- Paa Lower Sandy Point er tændt et rødt, fast Fyr. 49° 12' 42" N. Br. 55° 17' 20" V. Lgd.
- 2258. Fyr tændes.** **Old Perlican Island, Newfoundland Ø.-Kyst.** I Oktober 1910 tændes paa Old Perlican Island, Trinity Bay, et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 2, Sek., Mørke 2, Sek. Flammens Højde: 38 m. Synsvide: 16 Sm. 48° 5' 11" N. Br. 53° 1' 20" V. Lgd.
- 2259. Fyr flyttet.** **South Tracadie Gully, Gulf of St. Lawrence, New Brunswick.** Fyret paa N-Siden af South Tracadie Gully er flyttet 400 m S. 46½° Ø. i. Fyrtaarnet er rødt med et hvidt, vandret Bælte paa Midden. 47° 29' 50" N. Br. 64° 52' 10" V. Lgd.
- 2260. Fyr tændt.** **St. Martins, Bay of Fundy.** Den Ø-lige Bølgebryder ved St. Martins er nu genopført. Paa Yderenden af denne er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 45° 21' 18" N. Br. 65° 31' 59" V. Lgd. Fyret, der tidligere hed Quaco, skal fremtidig benævnes »St. Martins«. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 756. Kjøbenhavn 1908.)
- 2261. Ledefyr flyttet.** **Alberton, Sascumpeque Harbour, Prince Edward Island.** Løbet over Barren ved Casumpeque Harbour skifter stadig. Ledefyrene er derfor flyttet fra Sandy Island til Fastlandet. Fyret staar nu paa Kysten ved Alberton, i KUI S. 31° V. fra Hospitalst. 46° 47' 23" N. Br. 64° 2' 25" V. Lgd. Bagfyret staar 230 m N. 67° V. fra Fyret. Disse Ledefyr og Ledefyrene ved Northport kan flyttes efter Forandret. Man bør ikke staa ind uden Lods.
- 2262. Tønder inddraget.** **Charlottetown Harbour, Northumberland Strait.** Den røde og sort vandret stribede Stumplønde ved S-Enden af Middle Ground og Ferry Point røde Spiritønde ved Charlottetown Harbour er inddraget. Charlottetown Harbour: 46° 14' N. Br. 63° 7' V. Lgd.
- 2263. Klippe fundet.** **Burnt Coat Harbor, Swan Island, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Klippe med 6, i m. Vand ved Middellavvande er fundet ved Indløbet til Burnt Coat Harbor. 44° 7' 26" N. Br. 69° 28' 17" V. Lgd.
- 2264. Bæke opført.** **Merry Island, Damariscotta River, Maine.** En sort Støpe med sphærisk Bur er opført paa Grunden 90 m S. for Merry Island. 43° 57' 23" N. Br. 69° 34' 36" V. Lgd.
- 2265. Klippe fundet.** **The Brandies, Isle au Haut Bay, Maine.** En Klippe med 9, i m. Vand ved Middellavvande, Brandy Shoal, ligger 6, i m. Sm N. 83° Ø. fra Saddletack Ledje Fyr. Der findes muligvis mindre Vand. Stedet vil blive nærmere undersøgt. 44° 1' 2" N. Br. 68° 41' 37" V. Lgd.
- 2266. Klipper.** **Isle au Haut Thorougfhare, Isle au Haut Bay, Maine.** Paa V-Siden af Isle au Haut ligger Meeting House Ground, 8, i m. Vand, paa 44° 3' 32" N. Br. 68° 41' 16" V. Lgd.; en lille Klippe med 7, i m. Vand paa 44° 3' 16" N. Br. 68° 40' 49" V. Lgd.; og Harbor Rock, 4, i m. Vand, paa 44° 3' 34" N. Br. 68° 40' 16" V. Lgd. Dybdene svarer til Middellavvande.
- 2267. Klippe.** **Deer Isle, East Penobscot Bay, Maine.** En Klippe med 5, i

m. Vand ved Middellavvande ligger V. for Deer Isle paa 44° 10' 18" N. Br. 68° 44' 11" V. Lgd.

2268. Tønder ved Losseplads flyttet. **Boston Harbor, Massachusetts.** Klokketønden D G 1 og Lystønden D G 3 ved Lossepladsen i Boston Harbor ØNØ. for Deer Island Fyr, er flyttet ½ Sm SØ. i. Deer Island Fyr. 42° 20' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1308. Kjøbenhavn 1910.)

2269. Tønder flyttet. **Broad Sound gravede Rendte, Boston Harbor, Massachusetts.** For at almærke den gravede Rendte fra Broad Sound til Boston Harbor ligger nu: Great Fann Bar Klokketønde Nr. 2, N. 1½ V. fra Lovells Island Fortyr og N. 52½° Ø. fra Deer Island Fyr og Little Fann Bar Spidsønde Nr. 4 N. 62½° V. fra Boston Fyr og S. 66½° Ø. fra Deer Island Fyr. Deer Island Fyr: 42° 20' 24" N. Br. 70° 57' 18" V. Lgd.

2270. Taagesignal Station nedlagt. **Tompkinsville, New York Upper Bay, New York.** Taagesignal Stationen ved Fyrdepotet i Tompkinsville, Staten Island, er nedlagt. 40° 38' 33" N. Br. 74° 4' 21" V. Lgd.

2271. Tønde flyttet. **Cumberland Sound og Ferranina Harbor, Florida.** City of Ansin Shoal Tønde Nr. 5 ved Indløbet til Cumberland Sound og Ferranina Harbor ligger nu i 10 m Vand, 35 m S. for Fort Clinch Ledelinie, N. 28½° Ø. fra Amelia Island Fyr og S. 53½° Ø. fra Vandtaarnet paa Cumberland Island. Amelia Island Fyr: 30° 40' 29" N. Br. 81° 26' 26" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2272. Fyr tændt. **Contoy Island, Yucatan, Mexico.** Paa Contoy Island, Yucatan NØ.-Kyst, er tændt et hvidt Blinkfyr, der hver 5 Sek. viser Et-Blink. Flammens Højde: 33 m. Synsvide: 17 Sm. 36 m høj, rødt og hvidt vandret stribet Tæm. 21° 33' N. Br. 86° 48' V. Lgd.

Det midterlige Fyr er slukket.

2273. Bæker opført. **East Channel, Port Morelos, Yucatan.** Paa Grunden paa begge Sider af East Channel ved Indløbet til Port Morelos er opført to 4, i m. høje, røde Bæker med konisk Topbetegnelse: Baake Nr. 2, paa Grunden paa Kanalens S.-Side, S. 5° V. fra Port Morelos Fyr. Baake Nr. 4, paa Grunden paa Kanalens N.-Side, S. 17½° V. fra Port Morelos Fyr. Man bør benytte South Channel, holdende begge Bæker paa Slyrbords Side for Indgaende. Port Morelos Fyr: 20° 48' N. Br. 86° 57' V. Lgd.

2274. Fyr tændt til Forsøg. **Aneagata de Adentro Rev.** Paa V-Enden af Aneagata de Adentro Rev i Gulf of Mexico er til Forsøg tændt et rødt Fyr med Formørkelser. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 12 Sm. 19° 13', N. Br. 96° 4' V. Lgd.

2275. Havn aabnet. **Fort Liberté (Fort Dauphin), Haiti N.-Kyst.** Fort Liberté (Fort Dauphin) Havn er aabnet for Fremmed Handel den 1ste Oktober 1910.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2276. Fyr midlertidig slukket. **Tutoia, Brasilien.** Tutoia Fyr paa Brasilien NØ.-Kyst er midlertidig slukket. 9° 41' S. Br. 49° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1528. Kjøbenhavn 1910.)

2277. Lys- og Undervands Klokketønde ikke paa Station. **English Bank, Rio de la Plata, Argentina.** Lys- og Undervands Klokketønden paa Ø-Enden af English Bank var ikke paa Station den 28. Juli 1910. 35° 13' S. Br. 59° 47', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1364. Kjøbenhavn 1910.)

2278. Fyr og Taagesignal forandret. **Bahia Blanca, Fyrskibet »Bahia Blanca«** viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver Minut, Lys 42 Sek., Mørke 18 Sek. Taagesignal gives nu med Sirene, Et-Stød hver Minut. Sted 10 Sek., Pause 50 Sek. 39° 10', S. Br. 61° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1089. Kjøbenhavn 1909.)

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2292. Klippe fundet. Cape Morgan. Cape Colony. Afrika. 1. Sm S. 130 V. fra Cape Morgan højeste er der fundet under 2 m Vand. 32° 43' S. Br. 28° 21' Ø. Lgd.

2293. Fyr midlertidig forandret. Herni. Forindien V-Kyst. Herni Fyr er midlertidig forandret til at vise rødt, fast Lys. 17° 48' N. Br. 73° 5' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2294. Klippe fundet. Hongkong. China. En Klippe med 2 m Vand er fundet NØ. for Tong Ho Island, 7 Kbl S. 72° Ø. fra North Rock, der ligger paa 22° 2' N. Br. 113° 43' Ø. Lgd.

En Klippe med 2,5 m Vand er fundet V. for Chung-Chau Island, 6 Kbl S. 56° V. fra 150 m Toppen paa Chung-Chau Island, der ligger paa 22° 10' N. Br. 113° 48' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2295. Karantænebestemmelser. Danmark. — Neapel og Konstantinopel er erklæret for smittet af Kolera.

Norge. — Neapel er erklæret for smittet af Kolera.

Tyskland. — Skibe og Ladninger kommende fra Riga underkastes Læge- eftersyn.

Malta. — Konstantinopel, Trapezunt og Kyststrækningen mellem Platana og Surnene er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyrt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; F: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.

England:

West Coast of England Pilot. 6te Udgave. Juli 1910.

Forenede Stater i Nord-Amerika:

N 2566 South America. — Peru: Lobitos Cove to La Cruz Bay. Enlarged plan of Lobitos Cove.

N 1187 South America. — Argentina: Bahía Blanca and Port Belgrano.

+ 1187 Tidligere Udgave.

R 1355 North America. — Canada: St. Lawrence River. Ile St. Ours to Ile aux Raisins. 2den Udgave.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Sunket Vrag. Sundet.

Efter Meddelelse fra Hørsholm Birk er en Galease sunket i Sundet mellem Rungsted og Smidstrup ca. 1 Sm fra Land. Masterne er synlige over Vandet. Vragets nøjagtige Beliggenhed vil snarest blive undersøgt, og der vil blive udlagt en Vragvager ved Vraget.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 13. Oktober 1910.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Helleholm Fyr slukket. Agersø. Store Bælt.

Helleholm Fyr er slukket, det vil snarest muligt atter blive tændt. Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 14. Oktober 1910.

Kjøbenhavns Børskurs d. 13. Oktbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Danmark		49	51
Norden	88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂	88 ³ / ₄
København	1 ¹ / ₂ —2	1 ³ / ₄	2
Carl		75 ¹ / ₂	77
Dannebrog		82 ¹ / ₂	83 ¹ / ₂
Skjold		47 ¹ / ₂	48
Urania		—	—
Union	1 ³ / ₄ —2	1 ³ / ₄	2
Dampsk. af 1896		82 ³ / ₄	83
Hejmdal		91	94
Østasiatiske	142 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	142 ¹ / ₂	142 ¹ / ₂
Østersøen		—	2
Nordsøen		1 ¹ / ₂	2
Gorm		73	75
Torm		60	70
Inga	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂	1 ¹ / ₂
Cimbria		40	44
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		1 ¹ / ₂	5
Forenede Bugser-Selskab		45	50
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	44 ¹ / ₂ — ¹ / ₄	44 ¹ / ₂	44 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102	104
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask. Komp.		99	101
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ¹ / ₄	95 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ³ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvn.s Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		93 ³ / ₄	95 ³ / ₄
4% — — — 1. — — —		95 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
4% — — — — —		92 ¹ / ₄	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	92 ³ / ₄
4% Østift. Kreditf.		93	93 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank	142 ¹ / ₂	141 ³ / ₄	142 ¹ / ₂
Privatbank			107 ¹ / ₄
Landmandsbank	134 ¹ / ₂		134 ¹ / ₂
Handelsbank			136 ¹ / ₄
Grundejerbank	23 ¹ / ₄ — ¹ / ₂		23
Burm. & Wain	93 — 92 ³ / ₄		93
Helsingørs Jærnsk.	71 ¹ / ₂ — 72		71 ³ / ₄
Sukkerfabr.	250 — 249 ¹ / ₂		249 ¹ / ₂
Bryggeri Aktier	176 — ¹ / ₄		176 ¹ / ₄

Vækselkurser d. 12. Oktbr. 1910.

	avista Sælger.	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.18	18.14
Paris	72.10	
Amsterdam	150.75	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 12. Oktbr. 1910.

Russiske Noter	216.75
4% Russiske Consols	92.10
3 ³ / ₄ % — — — Boden Kredit.	90.40
5% Mexikanske 1899	100.10
5% Rumænske Stats	101.75
4% — — — 1890	94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 32,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 44,000, „København“ 116,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 12,000, „Skjold“ 20,000, „Union“ 66,000, „Dampsk. af 1896“ 10,000, „Dansk-Russisk“ 112,000, „Østasiatisk“ 70,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16. Ved Stranden.

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekviperung.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osey, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky

kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, Kjøbenhavn. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver
og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden

„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. Petilinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 18. Oktober 1910.

I Følge Lloyd's Register's Statistik for dette Aars 3dje Kvartal er der nu Opgang i Skibsbygnings Industri, idet der nemlig ved Udgangen af September Maaned var 1,150,000 Brutto Reg.-Tons under Bygning i Storbritannien og Irland sammenlignet med 725,000 Tons for to Aar siden, da Skibbygningen var paa sin laveste siden 1896. Højdepunktet i Produktionen var Juli Kvartal i 1906, da 1,400,000 Tons var under Bygning.

Af denne Tonnage — 1,150,000 Tons — bygges de 786,000 Tons under Lloyds Registers Tilsyn.

Ialt bygges der for Tiden — Verden over — under Lloyds Registers Tilsyn 352 Skibe med en samlet Tonnage af 1,012,000 Tons.

Det ses endvidere af Statistiken, at der i Storbritannien og Irland for Tiden er 294 Skibe under Bygning, deraf 119 i Glasgow Distriktet, 48 i Newcastle Distriktet og 35 i Sunderland.

Tyskland staar opført med 50 Skibe, Holland med 25 mindre Skibe, De Forenede Stater med 86, Norge med 30 mindre, Sverig med 6 og Danmark med 2 under Bygning.

Om Skibenes Størrelse gives følgende Oplysninger:

8 Dampskibe under Bygning er over	12.000	Brutto Reg.-Tons.
13 — — — — — mellem	10.000—12.000	— —
11 — — — — —	8.000—10.000	— —
20 — — — — —	6.000—8.000	— —
81 — — — — —	4.000—6.000	— —
40 — — — — —	2.000—4.000	— —
38 — — — — —	1.000—2.000	— —

Tysk Søretskendelse. Den 2. September strandede 3/m. Skonnert »Rota«, Kapt. Olsen af Marstal, i Flensborg Fjord ved Holnis.

Skibet var paa Rejse fra Middlesbro til Flensborg med en Ladning Salt. Den 2. September om Eftermiddagen ankom Skonnerten udfør Toldstedet ved Holnis og brasede bak paa Fortoppen, samtidig med at Storsejlet og begge Forsejlene bjergedes. Vinden var Sydvest. Efter at der var kommen en Lods om Bord, som havde overtaget Kommandoen, gik Kaptajnen ned i Kahytten for at hente Skibspapirerne, og Lodsen forsøgte da at faa Skonnerten til at falde af fra Land, hvilket imidlertid ikke lykkedes. Skonnerten kom paa Grund og lod sig ikke bringe flot, selv da der var udført Varpankre. Først den følgende Dag lykkedes det to Dampere at tage Skibet af Grund, efter at der var losset en Del af Ladningen.

Sagen har i disse Dage været til Forhandling ved Søretten i Flensborg, og Rigskommissæren udtalte, at Kaptajnen maatte være berettiget til at forlade sig paa Lodsen; ganske vist var det ikke nogen Tvangslods, men alligevel maatte han dog bære Ansaret. Han havde ikke vejledet Kaptajnen paa en saadan Maade, som det burde kunne ventes af en af Staten ansat Lods, der skal bringe fremmede Skibe ind. Søretten sluttede sig til Rigskommissærens Udtalelse og afsagde den Kendelse, at Lodsen bar Ansaret for Strandingen, idet han havde taget fejl med Hensyn til Skibets Afstand fra Land og allerede var for tæt inde, da han begyndte Forsøgene paa at falde af.

(»Ærø Avis«.)

Søulykker. Berlin. 14. Oktober. Damperen »Heathfield« af Glasgow, er i Gaar under den voldsomme Storm gaet under paa Højden af Sheringham. Tyve Mand af Besætningen reddedes, de øvrige seksten er anlagelig druknet.

Fra Fishguard meldes, at Redningsbaaden fra St. David i Ramseysund under Bjergningsforsøg strandede. Tre Mand af Baadmandskabet druknede, de øvrige reddedes.

Cuxhaven. 13. Oktober. Fiskedamperen »Sena-

tor Holthusen« af Cuxhafen er i Nordsøen kollideret med den svenske Bark »Diana« af Väddö, der var paa Rejse fra Fowey til Stockholm med en Ladning Lerjord. Barken sank straks, og syv Mand, deriblandt Kaptajnen og Styrmanden, druknede. To Mand reddedes af Fiskedamperen og er bleven sat i Land i Cuxhafen.

Hillerød. 13. Oktober. I Morges ved 9-Tiden kuldsejlede og sank udfør Rungsted den tyske Galease »Amazone«, Kaptajn Ossenbrüggen, paa Rejse fra Höganäs til Stevns i Ballast. Besætningen, tre Mand, blev reddet af en Motorbaad fra Humlebæk og landsattes her. Galeasen er sunket 2,000 Alen fra Lånd, paa seks Favne Vand og ligger farlig for Sejladsen. En Svizzerdamper er afgaaet fra Helsingør til Stedet.

Hjørring. 13. Oktober. Dampskibet »Sofie« af Danzig, lædet med Kul, er i Nat strandet ved Kærsgaard udfør Tornby. Besætningen reddede sig op i Rigningen. Fire Mand sprang over Bord, hvorved to druknede. Endelig druknede under Bjergningen en Mand af Redningsbaadens Besætning. Fire Mand sidder endnu i Rigningen. Redningsbaaden er atter gaet ud for at søge at redde dem.

De fire Mand, der blev siddende i Rigningen paa den strandede Damper »Sophie«, deriblandt Kaptajnen Moewe, omkom alle. Ialt er der saaledes druknet seks Mand af Besætningen og reddet ni Mand. Fem Lig er drevet i Land. Den Mand af Redningsbaadens Besætning, der druknede under Redningsforsøget, var Strandfoged Jesper Thomsens Søn.

St. Nazaire. 14. Oktober. Damperen »Ville de Rochefort« er, efter en Kollision med den spanske Damper »Pevenil«, sunket ved Øen Noirmoutier. Tre Mand af Besætningen blev reddet af den spanske Damper, medens de øvrige 23 druknede.

St Petersburg. 14. Oktober. Langs Østersøkysten har der i Nat og i Formiddag raset en hæftig Storm, der til Tider steg til en Orkan og anrettede store Ødelæggelser. I Nærheden af Riga blev tre Sejlskibe kastet op paa Land. En Del af Besætningerne omkom. I Nat saa man til Søs Nødsignaler, men man kunde ikke komme ud til det paagældende Skib. En Mængde Skibe har lidt Havari. I Mitau og Libau rasede ligeledes en hæftig Storm, der anrettede stor Skade paa Huse, Træer og Telefonledninger.

Berlin. 14. Oktober. Barken »Tertius« er strandet ved Kysten af Kent. Mandskabet søgte at redde sig i Skibsbaaden, men denne kæntrede. Kun én Mand reddedes. Foruden Kaptajnen druknede ogsaa dennes Hustru og Barn.

London. 14. Oktober. Under en hæftig Storm i Nat er Damperen »Cranford« fra London sunket udfør Hartlepool. Tyve Mand af Besætningen druknede.

Øregrund. 15. Oktober. Paa Höggallegrunden strandede Natten til Fredag det norske Jernskib »Bardovie«, der var paa Rejse fra Norrland til Australien med Træ. Otte Mand af Besætningen gik i Redningsbaaden, men man har siden ikke hørt noget til dem, hvorfor man antager, de sandsynligvis er omkommet.

Det har senere vist sig, at hele Besætningen paa det norske Jernskib »Bardovie«, der var strandet paa Høggallegrunden, er blevet reddet med Undtagelse af de otte Mand, der gik i Redningsbaaden. En af de Reddede meddelte, at efter Grundstødningen gik nogle af Besætningen i Redningsbaaden, men Baaden blev næsten straks slaet i Stykker mod Skibet. Af de i Redningsbaaden værende lykkedes det kun én at redde sig, de andre forsvandt i Dybet. Disse var to Danske, tre Nordmænd, to Tyske og desuden en Kvinde. Man kan endnu ikke med Bestemthed opgive deres Navne: de Omkomne var alle unge, den ældste c. 21 Aar. En Bjergningsdamper har i Dag indbragt den øvrige Besætning til Øregrund med Undtagelse af Kaptajnen, der ikke vilde forlade Skibet. Det er hjemmehørende i Sarpsborg.

De to Danske, der er omkommen ved det norske Skib »Bardovic«s Stranding, er J. C. Nielsen, Næstved, og O. Munch, Randers.

(Ritz. Bur.)

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har meddelt det kgl. Generalkonsulat i Athen, at Skibe, der har forladt Øen Sardinien efter d. 15. f. M., underkastes fem Dages Karantæne med Desinfektion, Overfarten ikke iberegnet.

Søretsdøm. Vestervig, 14. Oktober. (Ritz. Bur.) Ved den herværende Søret er der afsagt Dom i en af Svitzers Bjergningsentreprise imod Konsul P. I. Kall af Frederikshavn anlagt Sag angaaende Bjergeløn for Dampskibet »Gallia« af Gøteborg, der strandede ved Agger d. 28. December f. A. Bjergningsentreprisen fik tilkendt 22,044 Kr. med Renter samt Sagens Omkostninger.

Dampskibskrig. Det norske Blad »Vestlandet« meddeler d. 15. ds., at Wilson-Liniens Repræsentant har erklæret aaben Krig mod Svitun-Linien, som startedes for faa Maaneder siden i Stavanger og driver Fart paa England, særlig med Hermetik. Wilson vil om nødvendigt fortsætte Konkurrencen i ti Aar. Tre Dampskibe vil nu blive sat ind i Wilson-Ruten, medens der tidligere kun var ét. Bliver det nødvendigt, vil Wilson-Linien sætte Fragterne ned med 25 pCt.

Søfyrbødernes. Søfyrbødernes Forbund afholdt Søndag den 16. ds. Generalforsamling, paa hvilken der vedtoges følgende Resolution:

»Søfyrbødernes Forbunds Generalforsamling, afholdt den 16. Oktober i Kjøbenhavn, bebynder Bestyrelsen til at erklære Strejke paa alle Skibe indenfor »Dansk Dampskibsrederi-Forening«, naar som helst Bestyrelsen anser Tidspunktet belejligt.«

Denne Resolution vedtoges enstemmigt.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Landmandsbanken og De Fiskerske Dampskibsselskaber.

Landmandsbanken har Lørdag d. 15. ds. i Følge »Ritz. Bur.« stillet et Forslag til den tidligere omtalte Ordning af de to Fiskerske Dampskibsselskaber Københavns og Unions Likvidation, hvis denne vedtages paa Selskabernes samme Dag afholdte Generalforsamling.

Forslaget er saalydende:

Under Forudsætning af, at de i Rederisyndikatet interesserede Banker for deres Tilgodehavende hos dette af enhver Art, derunder ogsaa deres i Rederisyndikatet indskudte Kapital, ikkun holder sig til de Selskaber, hvori

de forud for Rederisyndikatets Dannelse var interesseret, og under Forudsætning af, at der træffes en særlig Overenskomst med Hensyn til Afviklingen af de seks Selskabers indbyrdes Gældsforhold, er Landmandsbanken villig til at medvirke til følgende Ordning af Dampskibsselskaberne Københavns og Unions Likvidation:

1. Der dannes et nyt Aktieselskab, til hvilket de to Selskabers Skibe samt Selskabernes øvrige Aktiver overdrages. Det forenede Dampskibsselskab overtager Ledelsen af det ny Selskab og sørger for ved Drift af Skibene og eventuelt ved disses Salg at fremskaffe det bedst mulige Resultat. — Lovene for det ny Selskab og de andre Dokumenter, der oprettes i Anledning af Selskabets Stiftelse og Drift, vil være at godkende af Landmandsbanken.
2. Landmandsbankens Tilgodehavende paa Overtagelsesdagen hos de to Selskaber og den Kapital, som Banken har tilskudt Rederisyndikatet, overtages som Gæld af det ny Selskab, der derfor giver Pantessikkerhed i Skibene.
3. Det ny Selskab betaler et saa stort Beløb, som udkræves til, at der foruden fuld Dækning til de privilegerede Kreditorer kan tilbydes de almindelige Kreditorer — forsaavidt de indgaar paa saadan Akkord — 50 pCt. af deres Tilgodehavende til fuld Afgørelse.
4. Landmandsbanken indskyder i Selskabet den Kapital, der er fornøden til Betaling af ovennævnte Beløb til Kreditorerne samt yderligere 250,000 Kr. som ny Driftskapital. For sine Indskud erholder Banken Aktier i Selskabet. De Kreditorer, som maatte foretrække saadant fremfor en Akkord paa 50 pCt., eller de, med hvem Banken træffer særlig Overenskomst, faar Aktier i det ny Selskab for deres Fordringers fulde Beløb, ligestillet med Bankens Aktier, men dog uden Stemmeret i Selskabets Auliggender, saalænge Pantegælden til Banken ikke er fuldt dækket. Saadanne Aktier er Banken indtil Udgangen af 1912 til et hvilket-somhelst Tidspunkt villig til at overtage til 50 pCt., forsaavidt ikke særlig Aftale foreligger.
5. Undtagen fra disse Bestemmelser er dog de Krav, som Firmaet Hecksher & Søn og Konsul Peter L. Fisker maatte have paa Selskaberne. For saadanne Krav vil der i det Omfang, hvori de godkendes af Banken, være at give Aktier, der ikke kan fordres indløst paa ovenstaaende Maade.
6. Af Pantegælden til Banken svares 5 pCt. i aarlig Rente. Til Afdrag paa nævnte Gæld skal anvendes hvad derudover indvindes ved Driften, eller naar Skibene sælges, i hvilken Henseende det ny Selskab staar ganske frit. Naar den nævnte Pantegæld er betalt, benyttes Overskudet til at betale Renter af Aktierne ikke udover 5 pCt. p. A. — Denne Rente beregnes fra det Tidspunkt, da Pantegælden er bragt ud af Verden. Eventuelt overskydende Beløb benyttes til Afdrag paa Aktiekapitalen. — De nuværende Aktionærer i Selskaberne kan inden en nærmere fastsat Frist imod Tilbagelevering af Aktiebrevene erholde Beviser, der giver Ret til Overskudet, hvis det ny Selskabs Aktiver skulde udbringe mere end Dækning for Gæld og Aktiekapital paa ovennævnte Maade.

Det er selvfølgelig en Forudsætning for nærværende Forslags Forbindende for Landmandsbanken, at den Sum, der er Banken opgivet af Selskaberne som disses samlede Gæld, ikke viser sig i nogen særlig Grad at afvige fra det Beløb, den for Likvidationen konstateres at udgøre, ligesom det er en Betingelse, at der med Selskabernes samtlige Kreditorer kan opnaas en Ordning af det forannævnte Indhold inden Aarets Udgang.

Efter Afholdelsen af de paa andet Sted i nærværende Nummer af Bladet omhandlede Generalforsamlinger, ved hvilke det vedtoges at udskyde Afgørelsen indtil d. 30. December d. A., har Landmandsbanken i Gaar Eftermiddags indgivet Begæring til Sø- og Handelsrettens Skifteret om at faa Dampskibsselskaberne Københavns og Unions erklæret konkurs og deres Boer taget under offentlig Behandling.

Banken knytter hertil følgende Bemærkninger:

Naar Banken gaar til denne Yderlighed, er Aarsagen hertil den, at Selskabernes Generalforsamlinger den 15. Oktober ikke vedtog det stillede Forslag om Likvidation, hvorved det vilde have været muligt at faa Driften ind under forsvarlig Ledelse. En Fortsættelse paa den hidtidige Maade — selv kun for nogle Maaneder — vilde forrykke Forholdene til Skade for de enkeltes Interesser.

Da Henvendelsen til Aktionærerne om en Ordning ved Likvidation saaledes forblev resultatløs, var en Hen-

vendelse til Selskabernes Kreditorer nødvendig for derigennem at opnaa en Enhed, der kunde give Bemyndigelse til at bevare Driften samlet; men for at faa samtlige disse i Tale var det under de forhaandenværende Omstændigheder nødvendigt at søge Skifterettens Medvirken.

Uagtet Banken saaledes er tvunget ind paa en Vej, den ikke ønskede at betræde, agter den ikke at gøre nogen Forandring i den Plan, som den fra Begyndelsen af dens Indskriden har haft til Hensigt at følge; og der vil derfor samtidig med Konkursbegæringen blive tilstillet Skifterettens Forslag til Sagerens Ordning ganske i Overensstemmelse med det, hvormed Generalforsamlingerne blev gjort bekendt, forinden Likvidationens Nedsættelse blev forkastet.

Herefter vil der, paa Betingelse af, at Driften af Skibene — under et nyt Selskabs Navn — overgaar til »Det forenede Dampskibsselskab«s Ledelse, blive tilbudt de Kreditorer, der ikke var særlig indtagne, i Lighed med Forslagets Bestemmelser enten 50 pCt. af deres Tilgodehavender eller Ret til Aktier i det ny Selskab,igestillet med dem, Banken tager for sine ny Indskud til Driftens Opretholdelse, ligesom der tilstaaes de nuværende Aktionærer samme Ret, som Bankens tidligere Tilbud hjemlede dem.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Dispatchmoney.

Et norsk Dampskib lossede nylig i Sevilla en Ladning Kul; det var i Følge Certeparli bundet til Købmændenes Mæglere, og disse var Messrs Grgo. Santalalla y Garcia. Skibet havde noget over 1,100 Tons om Bord, og der skulde losses 200 Tons om Dagen, det vil sige, at der skulde være mindst $5\frac{1}{2}$ Lossedag. Skibet kom til Sevilla og blev indklareret Torsdag den 3. Februar, og Notice blev indsendt. Losningen begyndte Fredag den 4. Februar, og Tiden for Losningen var udløbet Torsdag Fm. den 10. Februar. Der lossedes i Følge gensidig Aftale Søndag den 6. Februar, og Mandag den 7. Februar fortsattes Losningen til Kl. 4 Em., da der var c. 20 Tons tilbage i Rummet. Man nægtede da at gaa videre med Losningen, medmindre Kaptajnen vilde betale Dispatchmoney. Der forlangtes imidlertid saa meget, at Kaptajnen ikke fandt, at han kunde indgaa derpaa, og Losningen blev da afbrudt, saaledes at der slet ikke lossedes Resten af Mandagen, Tirsdagen og Onsdagen. Torsdag den 10. Februar begyndte Losningen Kl. 7 Fm., og Resten af Lasten var ude ved 9 Tiden. Modtager var et lokalt elektrisk Værksted; men i Følge Kaptajnens Rapport, er der ingen Tvivl om, at den lidet hensynsfulde Behandling, Skibet har været udsat for, stod i Forbindelse med, at Skibet var adresseret til Modtagernes Mæglere.

Foreningen modtager gerne fra sine Medlemmer Rapporter angaaende lignende Behandling af Skibene, der gaar ud paa at presse Penge ud af Rederne ved at opholde Skibene længere end nødvendigt for Ekspeditionen.

Træladninger til Bremen.

En større svensk Skibsreder skriver til Foreningen angaaende Befragninger fra Østersøen til Bremen følgende:

En af mine Dampere, som almindelig laster mellem 800 og 820 Stds., blev befragtet for en Ladning D. B. B. fra Kronstadt til Bremen. Under Forhandlingerne om Fragten forlangte jeg at faa specificeret i Certepartiet hvilke Kvantum af Bord, der skulde afskibes, men Be-

fragterne kom med alle Slags Udflugter, og jeg blev nødt til at give efter.

Skibet indtog 707 Stds., hvoraf 23 Stds. Deals, Batten, Resten Bord af forskellige, mest smaa Dimensioner, og Skibet brugte for at tage denne lille Last ind ikke mindre end tolv Dage til trods for, at der hele Tiden arbejdedes med Overtid. Efter min Mening skriver det daarlige Indtagende sig udelukkende fra Overmaal paa Ladningen. Ved forskellige Lejligheder under Lastningen lod Kaptajnen de forskellige Dimensioner maale, og man fandt altid, at Lasten havde Overmaal; saaledes var f. Eks. Bord paa $1'' \times 4''$ mellem $1\frac{1}{8}''$ og $1\frac{3}{8}''$ tykke. Paa Grund af dette daarlige Indtagende kunde Kaptajnen ikke medtage hele den Ladning, han skulde have transporteret, samtidig med at der af det ene Parti blev lagt mere end en proportionel Dæklast, og i den Anledning har nu Modtagerne i Bremen tilbageholdt et Beløb paa Mk. 1,500.

Som sædvanlig med Træladninger til Bremen var der forskellige Befragtere, og Skibet maatte losse de forskellige Partier ved Befragternes Pladser, hvad der forarsagede Skibet et Ophold paa $1\frac{1}{2}$ Dag, som det maatte vente, førend det kunde komme til ved den Plads, hvor det øverste Parti skulde losses.

For imidlertid alligevel at faa Skibet udlosset indenfor den i Certepartiet vedtagne Tid, indgik Kaptajnen paa at arbejde med Overtid, men til Trods for at det var Aftale, at Befragterne skulde betale de ekstra Omkostninger, som forarsagedes Kaptajnens ved Overtidsarbejde, nægter Modtagerne alligevel at refundere ham samme. I Bremen antog Kaptajnen officiel Maaler til at opmaale Lasten, med det Resultat at:

$1\frac{1}{4}'' \times 8''$	maalte	$1\frac{5}{8}'' \times 8\frac{1}{3}''$
$\frac{3}{4}'' \times 7''$	»	$\frac{13}{16}'' \times 7\frac{1}{10}''$
$1\frac{1}{2}'' \times 7''$	»	$\frac{5}{8}'' \times 7\frac{1}{10}'' - 7\frac{1}{8}''$
$\frac{3}{8}'' \times 6''$	»	$\frac{7}{8}'' \times 6\frac{1}{4}''$
$1'' \times 4''$	»	$1\frac{1}{10}'' \times 4\frac{1}{10}''$
$1\frac{1}{2}'' \times 6''$	»	$\frac{10}{16}'' \times 6\frac{1}{10}''$
$\frac{3}{4}'' \times 4\frac{1}{2}''$	»	$\frac{13}{16}'' \times 4\frac{9}{16}''$
$\frac{3}{4}'' \times 5''$	»	$\frac{7}{8}'' \times 5\frac{1}{10}''$ etc.

Under disse Omstændigheder er det givet, at med næsten en fuld Ladning af disse smaa Bord, kunde Skibet ikke faa det sædvanlige Indtagende. Befragterne nægter imidlertid at betale Fragt for mere, end hvad Skibet havde inde i Følge Konnossementerne. Det er at haabe, at »The Baltic and White Sea Conference« vil gøre, hvad den kan for at faa en Forandring i Weser Certepartierne.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge i Lighed med forrige Uge afgivet et større Antal Fragter fra Botenhavet, hvoraf flere til Tyskland til ret gode Rater. Befragninger fra Nordbotten maa nu betragtes som afsluttet for dette Aar, medens Sydbotten endnu har adskillige Laster til England og Kontinentet, ligesom de øvrige Østersøhavne ogsaa har haft tilstrækkelige Partier for Behovet. Danmark og Tyskland har haft enkelte Kornlaster, Vestsverig nogle faa Trælaster, medens Østnorge vedvarende har været og er mal paa Laster.

Returfragter Vest fra har der ikke været, og er der ikke Overflødig af, dog er der ikke egentlig Mangel, og Raterne er uforandrede, men Importørerne er ikke forsynet for Vinteren, saa man tør forvente, at der ikke bliver Mangel paa Beskæftigelse i den Fart.

For de mindre Skibe er der stadig ingen væsentlige Forbedringer at opvise. Kornforretningen er vedblivende ret stille, og de forholdsvis faa Ladninger, som er solgt paa Forhaand, bliver hurtig dækket, Raterne er dog hidtil ikke lavere, f. Eks. fra Colberg, endog lidt højere, idet der sluttedes for Rug $4\frac{1}{2}$ Mk.; Königsberg og Danzig er gennemgaaende begge temmelig flove og noterer kun omkring $4\frac{1}{2}$ Mk.; Stralsund og Greifswald slutter ligeledes til uforandret Rate $3\frac{1}{2}$ Mk. resp. 4 Mk.; Stettin har været meget mat, og Skibene er endog gaaet ledig derfra, hvilket dog ellers er sjældent paa denne Aarstid. Lige de sidste Dage har det været lidt bedre, og der opnaaedes for Rug derfra $3\frac{3}{4}$ Mk., Lübeck og Wismar noterer kun 3 à $3\frac{1}{4}$ Mk.; fra de slesvigske Pladser er der flere Ladninger i Markedet, men kun til smaa Fragter, saaledes 4 Mk. for Havre. Hamburg holden sig stadig meget fast, og der sluttet 6 Mk. til danske og nordtyske Havne. — Sverige er fra de sydligere Ladepladser nærmest kun aaben for Stettin $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ Mk. Hamburg $4\frac{1}{2}$ Mk. for Gadesten samt $4\frac{1}{2}$ Mk. for Bloksten til Stettin. Halmstad slutter fra Havnen til Lübeck 3 Mk., Elben $3\frac{1}{2}$ Mk.; Lysekil er noget tilbageholden, men har dog Laster. — Norge har udover Feldspath til Stettin saa godt som intet af Interesse; hvad angaar Danmark, har Provinserne flere Byglaster til Norge 5 Kr., Hamburg $2\frac{1}{2}$ Mk. samt til Kjøbenhavn og Tuborg 11 Øre. Fra Kjøbenhavn har det derimod i sidste Uge været yderst forretningsløst, og det er kun faa Befragtinger, der er blevet gjort.

Generalforsamlinger.

De Fiskerske Dampskibsselskaber

holdt den 15. ds. Generalforsamling. Højesteretssagfører Asmussen dirigerede.

Dampskibsselskabet Østersøens Generalforsamling aabnedes af Grosserer Letli, der meddelte, at Bestyrelsen havde modtaget følgende Skrivele fra Kjøbenhavns Handelsbank:

Til Bestyrelserne i Dampskibsselskaberne Østersøen, Inga og Dan.

Som bekendt er de Forhaabninger, der en Tid næredes om at skaffe de Fiskerske Selskaber fremmed Kapital og derigennem sikre deres fortsatte Drift, bristet, og efter at nu yderligere Dampskibsselskabet Dan er bleven erklæret konkurs, er sikkert hermed enhver Mulighed for en samlet Bevaring af Selskabernes Flaader bortfalden, og der staar saaledes kun tilbage at søge en Afvikling af Selskabernes Forhold, der — hvad de sikkert vil indrømme — er saa slette, at end ikke vi, hvis Tilgodehavende er sikret ved 1ste Prioritet i Selskabernes Skibe, vil kunne erholde fuld Dækning. Det vil være ønskeligt, om en Afvikling kan ske gennem en udenretslig Likvidation og for at hjælpe med til, at en saadan kan komme i Stand, tilbyder vi herved, saafremt Aktionærerne paa Generalforsamlingen i Dag vedtager det af Dem stillede Likvidationsforslag, og dette derefter maatte blive tiltraadt af Selskabernes Kreditorer, at stille til Disposition for Aktionærerne et Beløb, svarende til fem Procent af Aktiekapitalens Paalydende, heri dog ikke medregnet den Del af Aktiekapitalerne, som tilhører Selskaberne selv.

Efter at forskellige Aktionærer havde haft Ordet, stillede Fabrikant Messerschmidt Forslag om at udsætte Generalforsamlingen til 30. December d. A. og indtil da fortsætte Driften under Rederisyndikatet. Grosserer Emil Jensen stillede Ændringsforslag om at udsætte Generalforsamlingen til efter de andre Fiskerske Selskabers Generalforsamlinger for at høre, hvilken Stilling Landmandsbanken vilde indtage overfor disse.

Dampskibet Union afholdt ligeledes d. 15. ds. ekstraordinær Generalforsamling for at tage Stilling til Spørgsmaalet om Selskabets Likvidation. Efter at Overretssagfører Falk Jensen paa Landmandsbankens Vegne havde gjort Rede for det Forslag, Banken vilde stille, hvis Selskabets Likvidation vedtoges, oplyste Grosserer Johan Hansen, at Selskabet i den forløbne Del af Aaret har givet betydeligt Overskud og foreslog derfor at udsætte Generalforsamlingen til 30. December d. A. og indtil da lade Driften fortsætte uforandret under Rederisyndikatets Ledelse. Dette Forslag vedtoges derefter med 454 Stemmer mod 47 Stemmer.

Dampskibsselskabet København afholdt derefter Generalforsamling.

Overretssagfører Falk Jensen meddelte, at dersom Likvidationen ikke vedtoges, var Bankens Forslag dermed bortfaldet, og Banken var nødt til at udeve sin fulde juridiske Ret og foretage en Opløsning af Selskaberne. Et fremsat Forslag om alligevel at udsætte Likvidationen til 30. December vedtoges derefter med 1601 Stemmer mod 453 Stemmer.

Paa Dampskibsselskabet Daus Generalforsamling udrede Højesteretssagfører Asmussen, hvad der var sket i Konkurs-spørgsmaalet.

Paa de derefter afholdte Generalforsamlinger i Dampskibsselskaberne Ocean og Inga foresloges det at antage Handelsbankens Tilbud, og Likvidationen vedtoges derefter enstemmig.

Dampskibsselskabet Østersøen fortsatte derpaa sin afbrudte Generalforsamling, og ogsaa her vedtoges Likvidationen enstemmig, efter at det stillede Ændringsforslag var taget tilbage, for at faa en samlet Optræden fra de Selskaber, der staar i Forbindelse med Handelsbanken.

Havarier og Forlis.

Amazone, tysk Evert af Hasseldorf, er paa Rejsen fra Höganäs til Stevns i Ballast kæntræt og sunket ud for Rungsted. Mandskabet reddedes ind til Rungsted af en Fisker fra Humlebæk.

Freja, Postdpsk., blev d. 13. ds. indbragt til Mariager af Sløbedamperen »Merkur«. »Freja« havde en mindre Maskinskade, der hurtig ubedredes.

Sophie, Dpsk. af Danzig, er d. 13. ds. paa Rejsen fra Granton til Hjemstedet med en Ladning Kul strandet ved Kærsgaard og er Vrag. Kaptajn Möns og fem Mand af Besætningen druknede.

August Cords, Dpsk. af Rostock, er d. 14. ds., paa Rejsen fra Archangel til Rotterdam med en Ladning Tjære, kommet paa Grund ved Fans. Flot med indtrædende Højvande og indbragt til Esbjerg, tilsyneladende ubeskadiget.

Dannebrog, Skonnert af Allinge, er d. 14. ds. grundstødt i Havnelev Vig, Vest for Rødvig, Svitizers assisterede Skibet flot, Skibet er ankommet hertil noget læk.

Eda, Skonnert af Halmstad, er paa Rejsen fra Karlshamn til Lemvig med Trælast sprunget læk i Søen i det stormfulde Vejr d. 13. ds. og er indkommet til Udbyhøj, flydende paa Laster.

Rudolf, Motor-Skonnert af Marstal, er d. 12. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Gibs, grundstødt paa Asnæs Flak. Svitizers assisterer.

Kristine, Galease af Mariager, er d. 15. ds., paa Rejsen fra Bandholm til Kjøbenhavn, grundstødt i Bøgestrommen. Skibet staar haardt.

Asvold, Barkskip af Langesund, er d. 15. ds. paa Rejsen fra Sverige til London med Trælast, grundstødt paa Sydøstsiden af Saltholm. Flot ved egen Hjælp.

Industria, Dpsk. af Stettin, er d. 15. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Shields i Ballast, indkommet til Helsingør med ovenbords Skade efter Kollision udfor Svinbådarna med en ubekendt Damp.

Fra Sø og Land.

Druknet Sømand. Skonnert »Rosa« af Kjøbenhavn er i Følge »Natt.« d. 14. ds. ankommet hertil fra Island efter en meget haard Rejse. En Mand af Skibets Besætning, Ungmand Chr. Th. Christensen, Helsingør, blev for c. 14 Dage siden i Nærheden af Island skyllet over Bord og druknede.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 14./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Gibraltar 16./10. til Cadiz. — Algarve, Borries, ank. Kotka 13./10. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 15./10. hertil. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Dunkerque 15./10. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Havre 14./10. — Arkansas, Petersen, ank. New York 12./10. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 15./10. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Rotterdam 15./10. til Swansea. — Baron Stjernblad, Therkiidsen, afg. Antwerpen 16./10. hertil. — Beira, Lunge, ank. Dunkerque 13./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 12./10. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 12./10. for Toulon. — Christian IX, Holm, afg. London 15./10. hertil. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunsbüttel 10./10. for Barcelona. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 17./10. — Florida, Andersen, afg. Frederiksstad 14./10. til Newcastle. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 17./10. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 11./10. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 12./10. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 9./10. til New York. — Hengest, Muncck, afg. Riga 15./10. hertil. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil 16./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 13./10. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 14./10. for London. — Kasan, Mik-

kelsen, afg. London 15./10. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 16./10. til Antwerpen. — Kursk, Gommessen, afg. Rochelle 11./10. hertil. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 15./10. — Loire, Craignou, afg. Bordeaux 14./10. hertil. — Louise, Nellemann, ank. Marseille 15./10. — Louisiana, Ørsted dokker. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Tunis 13./10. til Piræus. — Moskov, Jon Jonsen, afg. Riga 15./10. til Antwerpen. — Morse, Sørensen, pass. Quessant 12./10. hertil. — Nicolai II, Clauson Kuas, ank. Petersborg 9./10. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Antwerpen 15./10. hertil. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Petersborg 13./10. — Omsk, Harder, afg. Libau 15./10. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 13./10. til Kristianssand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 4./10. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 12./10. — Pregel, Iversen, ank. Königsberg 13./10. — Saga, Wiberg, afg. herfra 14./10. til Riga. — Saxo, Müller, ank. Stettin 16./10. — Seine, Damp, ank. Lovisa 13./10. — Texas, Mühldorff, ank. Buenos Aires 27./9. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 16./10. — Tiber, Bech, ank. Reval 16./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 17./10. — United States, Gotsche, ank. hertil 11./10. — Viking, Meyer, afg. Bergen 15./10. Nord paa. — Karin, ank. Stettin 16./10. — Vadso, ank. Manchester 14./10.

Det asiatiske Kompagni. Indien, Berg, pass. Sagres 12./10. for Havre. — Tranquebar, van Deurs, ank. Wladivostok 14./10. — Siam, Cortsen, afg. Göteborg 15./10. til Antwerpen. — Chumpon, Hansen-Raun, pass. Aden 11./10. for Suez. — Pangan, Gabe, ank. Kjøbenhavn 8./10. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 15./10. — Samui, Fine Licht, pass. Lydd 6./10. for Genua. — Bintang, Juel-Hansen, pass. Perim 7./10. for Calicut. — Cathay, Kruuse, afg. Delagoa Bay 14./10. til Gallé.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 9./10. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. Rotterdam 13./10. — St. Croix, Jensen, afg. St. Thomas 28./9. til London.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Petersborg 9./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 9./10. — Pawel Andrejeff, Tannebeck, afg. Petersborg 12./10. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Hungerberg 7./10. til Ghent. — Russ, Petersen, ank. Bristol 14./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Sveaborg 14./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. London 8./10. til Petersborg. — Michail Ontchoukoff, Harhoe, afg. Cardiff 12./10. til Messina. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Newport 7./10. til Civita Vecchia. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Swansea 6./10. til Ankona. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Catania 14./10. — Newa, Dahl, ank. Kronstadt 8./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Kjøbenhavn 12./10. til Åbo. — Nautik, N. Nielsen, ank. Königsberg 11./10. — Nordsoen, Gram, afg. Almeria 10./10. til Bristol. — Nexos, Basse, ank. Sevilla 9./10. — Ellen, Hansen, afg. Swansea 15./10. til Stettin. — Fylla, Christensen, afg. Glasgow 15./10. til Horsens. — Gerda, Iversen, ank. Rakkala 13./10. — Hebe, Gregersen, afg. Almeria 13./10. til London. — Inger, Schiff, afg. Sunderland 11./10. til Åbo. — Johanne, Thøgersen, afg. Königsberg 15./10. til Kemi. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Emden 14./10. for Barcelona. — Laura, Pedersen, afg. Liverpool 14./10. for Llanelli. — Cito, Jepsen, ank. Lovisa 9./10. — Napoli, Brinch, ank. Gyon 11./10. — Bodil, Uldall, ank. Cardiff 9./10. — Dagmar, Mathiasen, afg. Almeria 14./10. til Hamburg. — Norma, Mikkelsen, afg. Dunkerque 14./10. til Middlesbrough. — Alfa, Lauritsen, ank. Lorient 13./10. — Marie, Jessen, afg. Hamburg 13./10. til Newcastle. — Nora, Larsen, pass. Helsingør 9./10. for Nantes.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. La Rochelle 16./10. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 14./10. — Elna, Rathje, afg. Tyne Dock 4./10. — Therese, Pedersen, ank. Trångsund 16./10. — Simone, Møller, ank. Heriösand 15./10. — Jeanne, Løffler, ank. Nordsundet 14./10. — Vera, Risø, afg. Archangel 29./9. — Daisy, Olsen, ank. Rouen 15./10. — Anine, Leth, afg. Grangemouth 6./10. — Kamma, Larsen, ank. Bordeaux 8./10.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Ostende 11./10. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Blyth 12./10. — Skinfaxe, Faber, ank. Hull 14./10. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Königsberg 15./10. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Rotterdam 15./10. til Burntisland.

Vulcan. Vulean, Nielsen, afg. Lübeck 10./10. til Petersborg. — London, Bonn, afg. Riga 12./10. til London. — Paris, Tholander, ank. Nystad 14./10. — Bryssel, Kaas, ank. Kjøbenhavn 8./10.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 9./10. — Wien, Boeck Hansen, ank. London 14./10. — Roma, v. Thun, ank. London 14./10.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 16./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Ghent 16./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Calais 12./10. — St. St. Bli-

cher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 17./10. — G. Koch, Jørgensen, afg. Kjøbenhavn 15./10. — Hans Tausen, Klaborg, ank. Grangemouth 15./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Königsberg 16./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 11./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Stettin 15./10. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Methil 15./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Frederikshavn 13./10. — Ajax, Brorsen, afg. Stralsund 15./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 16./10. — Helene, Sørensen, pass. Holtenu 15./10. for Rouen. — Sjælland, Dam, afg. Kolding 15./10. — Agnete, Hansen, ank. Antwerpen 14./0. — Hermia, Sonnichsen, ank. Blyth 15./10. — Alice, Schultz, pass. Kjøbenhavn 15./10. for London.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 11./10. — Freja, Nielsen, afg. Wasa 12./10. — Vera, Thing, ank. Genua 11./10.

København. Hafnia, Hansen, afg. Blyth 13./10. — Russia, Poulsen, ank. Kiel 8./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Gefle 14./10. — Dania, Lidberg, afg. Filadelfia 1./10. — Normannia, Ericksen, ank. Petersborg 13./10. — Euxinia, Lund, afg. Havre 14./10. — Canada, Jespersen, afg. Wabana 13./10. — Livonia, Jørgensen, afg. Holtenu 4./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Rotterdam 11./10. — Patria, Larsen, afg. Dundee 12./10. — Gratia, Sørensen, ank. Drammen 14./10. — Astoria, Neergaard, ank. Rotterdam 28./9.

Unica. Frisia, Nielsen, ank. Fredrikshald 13./10. — Gallia, Nielsen, ank. Rouen 12./10. — Caledonia, Hansen, ank. Kronstadt 10./10. — Sarmatia, Pedersen, afg. Burntisland 9./10. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 12./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Ghent 14./10. — Granaria, Poulsen, ank. Filadelfia 9./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Sundsvall 13./10. — Estonia, Winckler, afg. Kronstadt 15./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Nantes 12./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Sarpsborg 10./10. — Secalia, Jensen, ank. Savona 13./10. — Frumentia, Andersen, ank. Wiborg 12./10. — Boscia, Skougaard, afg. Kronstadt 14./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 6./10.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Lübeck 14./10. til Hamnholmen. — Nelly, Clausen, afg. Lübeck 12./10. til Kotka. — Fanny, Eriksen, ank. Gefle 11./10. — Lilly, Nielsen, afg. Sautander 15./10. til Kratzwieck. — Alexy, Lorentzen, pass. Kjøbenhavn 12./10. til Liverpool. — Dagny, Sørensen, afg. Bremen 12./10. til Ulcåborg. — Mary, Bang, afg. Swansea 12./10. til Memel.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Rotterdam 13./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 11./10. —

Nordsoen. Nordland, Møller, afg. Calais 12./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./10. — Holtau, Poulsen, afg. Stockholm 11./10. — Rusland, Madsen, ank. Cardiff 9./10.

Europa. Europa, Hansen, afg. Petersborg 8./10. — Frankrig, Friis, afg. Boness 11./10. — Tyskland, Danstrup, afg. Leith 15./10. — Belgien, Nielsen, ank. Windau 9./10.

Ers. Enigheden, Jensen, ank. Wismar 14./10.

Sejlskibe.

Ers. Mester, Petersen, ank. Danzig 12./10. — Yrsa, Hansen, er afg. fra Gibraltar til Livorno. — Pampa, Svendsen, ank. Rønne 13./10. — Maagen, Mortensen, ank. Malaga 13./10. — Dorthea, Boye, ank. Libau 12./10. — Caroline, Christensen, ank. Dunkerque 13./10. — Lauritz, Folmer, ank. Frøderikshald 11./10. — Gloria, Fabricius, ank. Tranebjerg, Samsø 13./10. — Mathilde, Hansen, ank. Hobro 13./10. — Haabet, Riise, ank. Holbæk 13./10. — Genius, Bastrup, ank. Stege 13./10. — Arietis, Andersen, ank. Geestemünde 13./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Sønderborg 14./10. — Sikka, Petersen, ank. Helsingør 12./10. for Berwick on Tweed. — Kathinka, Olsen, ank. Bremen 14./10. — Jørgen, Olsen, Christensen, ank. Göteborg 14./10. — Ingolf, Olsen, ank. Kjøbenhavn Red 15./10. p. R. t. Shoreham. — Mariana, Andersen, ank. Swinemünde 14./10. — Mars, Stegmann, ank. West Wemyss 15./10. — Salus, Jensen, ank. Rudsjøbing 15./10. — Veritas, Stugard, ank. Kjøbenhavn Red 13./10. p. R. t. Marokko. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Shoreham 15./10. — Esther, Fabricius, afg. Petersborg 14./10. til Korsør. — Amalia, Andersen, ank. Hals 15./10. — Hosanna, Raahauge, ank. Dieppe 14./10. — Juliane, Christensen, ank. Gibraltar 14./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 18. Oktober 1910. — Landmandsbanken og De Fiskerske Dampskibsselskaber. — Af Nordisk Skibsførerforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Generalforsamlinger. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6.

Sølvmedaille i Malmø og Stockholm for

Lanterner.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. nr 62

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk
Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.
Skriv efter Prøver og Priser.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—9; for Damer Kl. 6—7

Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansen“
Cronstadt
Tigr.: „Hansen“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Markristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Søjl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Hill-Madsen[®]
Smedie & Maskinværksted. Skibsreparationer.
Frihavnen, Købh Telf. 5269. Privat Tlf. Øbro 2238x.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie
Mejlgade Nr. 26, ved Havnen.

„GIDEON“
Motoren for Benzin,
Petroleum, Raolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 427

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

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.

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.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

Kjøbenhavn, d. 21. Oktober 1910.

Søfolks Ulykkesforsikring. I en af Arbejdersforsikringsraadets Søfartsafdeling udgiven Beretning for Aaret 1909 hedder det bl. a.:

I Løbet af Aaret indgik der til Afdelingen Anmeldelse om 421 Ulykkestilfælde, der havde ramt Sømand, deraf 330 knyttet til Dampskibe, 91 til Sejlskibe. Naar hertil lægges de ved Udgangen af 1908 som uafgjorte henstaaende 90 Tilfælde (69 Dampskibe, 21 Sejlskibe) og endvidere tre tidligere afsluttede, i 1909 genoptagne Sager (2 Dampskibe, 1 Sejlskib), og fradrages 112 Tilfælde (77 Dampskibe, 35 Sejlskibe), der ved Udgangen af 1909 henstod uafgjort, er der ialt afgjort 402 Tilfælde (324 Dampskibe, 78 Sejlskibe). Hertil kommer, at to Sager, som tidligere kun var midlertidig afgjort, fandt deres endelige Afslutning.

Af de 402 Tilfælde blev 33 (29 Dampskibe, 4 Sejlskibe) afvist som ikke henhørende under Loven af 1. April 1905. Deraf var seks Dødstilfælde; af disse afvistes fire, fordi Døden ikke kunde anses forårsaget ved et Ulykkestilfælde; ét, fordi Tilfældet ikke fandtes bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i ét Tilfælde havde Forulykkede oppebaaret et fast Vederlag af over 2,400 Kr. aarlig. Af de øvrige 27 Tilfælde forelaa i 13 en Broklidelse, som ikke kunde anses opstaaet fra nyt af ved den anmeldte Lejlighed; seks Tilfælde var ikke bevirket ved Søfartsvirksomhedens Drift eller de Forhold, hvorunder denne foregaar; i fem Tilfælde forelaa der intet Ulykkestilfælde som Aarsag i Lidelsen; i ét Tilfælde oppebar Tilskadekomne et fast Vederlag paa over 2,400 Kr. aarlig, og i to Tilfælde begrundede Ulykkestilfældet Krav efter Lov af 7. Januar 1898, hvorfor Tilskadekomnes Krav efter Lov af 1. April 1905 bortfaldt.

Af de øvrige 369 Tilfælde (295 Dampskibe, 74 Sejlskibe) afsluttedes 271 (234 Dampskibe, 37 Sejlskibe) 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 98 Tilfælde (61 Dampskibe, 37 Sejlskibe). 43 af disse Tilfælde (21 Dampskibe, 22 Sejlskibe) havde Døden til Følge. Tolv af de Omkomne efterlod Personer, hvem der tilkom fuld Erstatning; der tilkendtes i hvert Tilfælde 2,800 Kr., altsaa ialt 33,600 Kr. I ni Tilfælde efterlod de Omkomne sig Personer, til hvis Forsørgelse de havde ydet Bidrag; der tillagdes de Efterladte i to Tilfælde hver 400 Kr., i ét Tilfælde 500 Kr., i tre Tilfælde hver 600 Kr., i tre Tilfælde hver 800 Kr.; i disse ni Tilfælde tildeltes der saaledes de Efterladte 5,500 Kr.

22 Omkomne efterlod sig ikke erstatningsberettigede Efterladte.

41 Tilfælde medførte blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen. Det samlede Beløb, der tillagdes disse Tilskadekomne, udgør — bortset fra Dagpengene — 28,248 Kr.

Efter Invaliditetens Omfang fordeler Tilfældene og de tilkendte Beløb sig saaledes:

10 pCt. Invaliditet: Tyve Tilfælde 7,920 Kr. 12 pCt. Invaliditet: To Tilfælde 1,008 Kr. 15 pCt. Invaliditet: Fire Tilfælde 2,520 Kr. 20 pCt. Invaliditet: Fire Tilfælde 3,360 Kr. 25 pCt. Invaliditet: Fem Tilfælde 5,250 Kr. 30 pCt. Invaliditet: Fire Tilfælde 5,040 Kr. 35 pCt. Invaliditet: Et Tilfælde 1,470 Kr. 40 pCt. Invaliditet: Et Tilfælde 1,680 Kr.

I Fjorten Tilfælde (11 Dampskibe, 3 Sejlskibe) blev der ikke tillagt de Tilskadekomne noget Beløb, fordi der ikke kunde erkendes at være tilføjet dem nogen blivende Nedsættelse af Arbejdsevnen.

Af to Sager, der tidligere var midlertidig afgjort, og som i 1909 blev genoptaget til endelig Afgørelse, afgjordes den ene endeligt uden yderligere Erstatning; i den anden tildeltes der Tilskadekomne en yderligere Erstatning paa 420 Kr.

Af de i 1909 truffne Afgørelser er af de Paagældende én bleven indanket for Indenrigsministeriet, som tiltraadte Raadets Afgørelse.

I Følge Meddelelse fra de anerkendte Forsikringselskaber er der i 1909 i Dagpenge udbetalt 10,128 Kr. (Dampskibe 6,704 Kr. til 42 Tilskadekomne, Sejlskibe 3,424 Kr. til 16 Tilskadekomne).

De efter Loven af 1. April 1905 Forsikrede samlede Antal Arbejdsdage udgjorde 4,465,345 (Dampskibe 3,211,475, Sejlskibe 1,253,870).

Siden Lovens Ikrafttræden i 1906 har Antallet af Invaliditets- og Dødstilfælde været henholdsvis 148 og 277.

Kun en forsvindende Del af de Forsikrede var Medlemmer af en Sygekasse. Af de 369 Søfolk, der kom til Skade under saadanne Omstændigheder, at Ulykkestilfældet henførtes under Loven, er der for 279 Vedkommende givet Oplysning om Sygekasseforholdet. Kun 56 var i Sygekasse, medens de 223 ikke var Sygekasemedlemmer.

Diesel-Motorens Anvendelse som Skibsmaskine. Som tidligere nævnt (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 74 d. A.), arbejder Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibbyggeri for Tiden paa en Reform, der vil være af stor Betydning i Skibsfarten, nemlig at anvende Diesel-Motorer som Drivkraft i Skibe i Stedet for Dampmaskiner.

Fordelen herved er jo iøjnefaldende, skriver *»Ingeniøren»*. Selve Maskinen tager mindre Plads op, idet Dampkedlen med Tilbehør falder bort, Brændslet, Motoroljen, baade fylder og vejer mindre end Kullene og stuver bedre. Disse to Fordele betyder til sammen saa meget, at f. Eks. en 7,000 Tons Fragtdamper vil vinde c. 600 Tons i Lastevne og i udnyttelig Rumfang c. 40,000 Kubikfod. Endvidere er Maskinen altid klar til Startning uden at behøve den for Dampmaskinen nødvendige Opfyring, der spares Fyrbøder, og Omkostningerne til Brændsel pr. Hestkrafttime er — i hvert Fald med de nuværende Oljepriser — billigere ved Diesel-Motoren end ved Dampmaskinen. Hvad Prisen paa Diesel-Motoroljen angaar, da er det naturligvis ikke let at sige, hvad Fremtiden kan bringe (det samme gælder jo iøvrigt Kulpriserne), men det kan dog være værd at bemærke, at i de sidste 10 Aar har Oljens Pris været faldende, idet man stadig har fundet ny Oljekilder.

Det eneste, der tidligere har stillet sig hindrende for Diesel-Motorens Anvendelse i Skibene, var, at den ikke var direkte omstyrbar fra *»Frem»* til *»Bak»*, men ogsaa denne Vanskelighed er nu overvunden, idet der nu bygges direkte omstyrbare Diesel-Motorer op til c. 1,000 HK. Det har derfor været naturligt for *A/S. Burmeister & Wain*, formentlig det eneste Firma, som samtidig bygger Diesel-Motorer og Skibe, at tage denne for Skibsfarten saa betydningsfulde Opgave op. For Tiden har Selskabet en 200 Fod lang Baad med to Diesel-Motorer paa tilsammen 700 HK. *»i Ordre»*, og efter Forlydende vil der i en nær Fremtid kunne tages fat paa Bygningen af et endnu større Diesel-Motorskib.

Traadløs Telegrafi i Kina. En engelsk Konsul indberetter, i Følge *»Shipp. Gaz.»*, angaaende Trafiken paa Kiungchow (Hoihoy) for Aaret 1909 følgende: Den herværende traadløse Telegraf er saa hyppigt i Uorden, at den, saaledes som den for Tiden er, kun er til meget lidt Nytte som Advarsel om Tyfoner eller for Handelssamkvetmet. Forestillinger i denne Retning, som blev gjort hos Provins-Autoriteterne, har ført til, at der er blevet bygget en ny Landlinie mellem Hou-Wen og Kanton; men den førstnævnte Station, der kun ligger 14 engelske Mil fra Hoikow tværs overfor Hainaustrædet, og sidstnævnte Station er vekselvis i Uorden, saa den ny Linie har kun været til meget lidt Nytte. Tyfonvarslerne, som

bliver telegraferet fra Hongkong eller Haiphong, indtræffer bestandig nogle Dage efter, at Tyfonen har passeret. Manglen af rettidige Advarsler er et føleligt Savn.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 17. Oktober. (Ritz. Bur.) Paa et Møde her i Dag af større Skibsredere, Eksportører og Importører vedtoges en Udtalelse, hvori belones Ønsket om, at fremtrædende Repræsentanter for det norske Næringsliv maa faa større Indflydelse paa den norske Amerikalinies Etablering og Organisation, hvilket vil være nødvendigt for at skabe Interesse og Sympati for Linien. Det henstilles derfor til de nuværende Ledere ikke at foretage yderligere Skridt til Sagens Realisation, men paany drøfte Spørgsmaalet og søge at samle interesserede Forretningsmænd om Foretagendet. Der nedsattes et Udvalg til Sagens videre Fremme.

Fundamentet til Hals Fyrtaarn. Aalborg, 17. Oktober. (Ritz. Bur.) Efter at Sviters Dampere »Viking« og »Svava« i Aftes ved Pumpning havde hævel det sunkne Fundament til det ny Hals Fyrtaarn, blev dette i Formiddag taget paa Slæb af »Svava« og ventes i Løbet af Dagen anbragt paa sin Plads.

Formodet Søulykke. Oscarshavn, 17. Oktober. (Ritz. Bur.) Bjergningsdamperen »Argo« indbugserede i Gaar hertil Skonnerten »Carl« af Domsten, som var fundet liggende med Bunden i Vejret ved Nord-Øland. Skonnerten var paa Rejse fra Blanka Holm til Haderslev med Brædder og er sandsynligvis kæntret under den stærke Storm den 13. ds. Man frygter for, at Besætningen er omkommet.

Drukne Sømænd. Randers, 18. Oktober. (Ritz. Bur.) Skonnerten »Peter« tilhørende Cementfabriken Daniä, grundstødte i Aftes udfor Als Odde. Skibet var for udgaaende til Grenaa og Kalundborg med Cement. Grundstødningen skete i Mørkningen, og da Skipperen, Alfred Meyer, ikke kunde se Sømærkerne, lod han to Mænd, Alfred Sørensen og Alfred Steffensen, ro ud med Kæder og Varpanker. Ankret havde de gjort fast i Jollens Agterende, men efterhaanden som Kæden løb ud, trak den og Ankret i Fællesskab Jollen under Vandet, og begge Mændene faldt i Vandet. Skipperen forsøgte at redde dem ved at kaste Reb og Bøjer ud til dem, men de var saa udmattet, at de ikke kunde gribe Bøjerne, og da de ikke kunde svømme, gik de hurtigt til Bunds. Sørensen var 20 Aar, Steffensen 23 Aar; de var hjemmehørende i Omegnen af Mariager.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har meddelt Generalkonsulatet i Athen, at:

1) Skibe, der har forladt Bartine efter den 20. f. M. (gl. Stil), underkastes effektiv Karantæne i fem Dage med Desinfektion, Overfarten ikke iberegnet;

2) den Skibe, kommende fra det Azowske Hav, ved Dekret af 29. Maj d. A. (gl. Stil) paalagte to Dages Karantæne er ophævet, og Skibe, der har forladt det Azowske Hav indtil Kerz, sidstnævnte Havn deri iberegnet, efter den 16. f. M. (gl. Stil) tilstedes derfor fri Adgang, efter at den tredje Klasses Passagerer og Mandskabet tilhørende Bagage er bleven desinficeret og samtlige Passagerer og Mandskabet underkastet personligt Lægeeftersyn.

Dødsfald. D. F. D. S.s Dampere »Morsø« ankom den 18. ds. hertil fra Oporto, med Liget af 1ste Styrmand paa samme Selskabs Dampere »Chr. Broberg«, Davidsen, der var død paa Hospitalet i Oporto efter en Operation for en Byld under Armen.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Sø- og Handelsrettens Skifteafdeling har i Følge »Natt.« den 18. ds. erklæret Dampskibsselskaberne København og Union konkurs.

Bark »Prinsesse Marie« af Fanø er i Følge Meddelelse fra Sidney forlist paa King Island i Bass-Strædet. Et Rat bærende Navnet »Prinsesse Marie«, en Redningsbøje og forskellige Vragstumper er landet paa Nordkysten af Øen. Det er otte Maaneder siden, der høstes fra Barken, hvis sidste Fart vi tidligere har omtalt (se Dansk Søfartstidende Nr. 61 d. A.), og Meddelelsen kommer næppe overraskende for nogen, da ingen nu tvivlede om, at Barken var gaaet under med Mand og Mus.

Besætningen bestod af nitten Mand, hvoraf følgende syv var fra Fanø: Kapt. Pedersen, Søren Sørensen, Jens Jensen, Lorens Holst, Lauritz Jessen, Peder Poulsen og Otto Jessen.

Barken, der maalte 1,408 Reg.-Tons, var bygget i Helsingør 1893. Skibet var forsikret for 150,000 Kr.

Svensk-dansk Samtrafik. Stockholm, 19. Oktober. En Overenskomst om Samtrafik mellem de svenske Statsbaner og Østasiatisk Kompagni er i Følge »Svenska Dagbladet« nu i det væsentlige afsluttet og menes om en Maanedstid at ville træde i Kraft. Aftalen afsluttes mellem Jernbanestyrelsen og det svenske Østasiatisk Kompagni, der igen samarbejder med det danske Østasiatisk Kompagni. For Samtrafikken vil der komme til at gælde særligt udarbejdede Takster, hvori baade Østasiatisk Kompagni og Statens Jernbaner faar større Nedsættelser under de normale Fragttakster.

Sø- og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 19. Oktober. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten har tilkendt E. n. Z. Sviters Bjergningsentreprise 1,400 Kr. for Bjergning af Skonnert »Agda« af Mariehamn, der den 4. August d. A. strandede paa Sydenden af Middelgrunden, da den var paa Rejse fra Piteå til Boulogne.

Søretsdøm. Frederikshavn, 19. Oktober. (Ritz. Bur.) Dampere »Oldenburg« af Bremerhafen, der den 9. Marts fiskede 15 Sm. Nordvest for Skagen, brækkede Roret, saa at Skibet ikke kunde styres. Paa Dampere »Manchester« af Helsingborg kom Dampere »Manchester« af Helsingborg til og tog »Oldenburg« paa Slæb til Frederikshavn. »Manchester« sagsøgte senere Skibet til at betale en Bjergeløn af 12,500 Kr. Ved Frederikshavns Sorets Dom i Dag er »Oldenburg« tilpligtet at betale 5,000 Kr. i Bjergeløn og 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Tilsyn med Dampfartøjer. Det lille Lovforslag*) om Ændringer i Dampskibstilsynsloven, der d.

*) Lovforslagets Tekst findes i Dansk Søfartstidende Nr. 77 af 7. ds.

5. ds. blev forelagt i Landstinget, var i Forgaars til 1ste Behandling i dette Ting.

Efter en velvillig Modtagelse henvistes Forslaget til et Udvalg.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping

meddeler i sin Aarsrapport for 1909—10, at der i Selskabet er klasset ialt 10,302 Handelskibe med en samlet Brutto Reg.-Tonnage af over 20½ Millioner.

Deraf er:

8,992 Staal- og Jern-Dampskibe,
1,132 Staal- og Jern-Sejlskibe,
178 Træ Damp- og Sejlskibe.

Tilgangen til Registeret i 1909—10 var ialt 929,946 Tons sammenlignet med 854,984 Tons i 1908—09.

Det er Registret en Tilfredsstillelse at kunne meddele, at de ny Regler for Bygning af Staal-Skibe, som traadte i Kraft i Sommeren 1909 er bleven modtaget med Anerkendelse og Velvilje i alle Skibsfartskredse. Baserede paa de bedste videnskabelige og praktiske Erfaringer, yder de Sikkerhed for den største Fuldkommenhed i Forbindelse med det mindst mulige Materiale, paa samme Tid som de forskellige Krav, som kan stilles til Skibe i forskelligartede Virksomheder, er taget i Betragtning.

Spørgsmaalet om Anvendelse af Eksplosions Maskiner til større Skibe synes at blive aktuelt. Hidtil har disse blot været anvendt i mindre Fartøjer, men de Fremskridt som Diesel-Motoren har gjort i de senere Aar, navnlig med Hensyn til dens Gangskifning, har medført, at der nu paa Kontinentet bygges tre større Skibe paa henholdsvis 450, 1,800 og 1,800 ind. HK. til Lloyd's Klasse med Diesel-Motor som Drivkraft, medens man her i Danmark omgaas med Planer om Bygning af Skibe med Diesel-Motor paa over 3,000 ind. HK.

Selskabet har udgivet Regler for Bygning af almindelige Eksplosionsmaskiner paa samme Tid som Regler for de forskellige Typer af Diesel-Motorer er under Udarbejdelse.

Blandt de i det forløbne Aar klassede Skibe kan nævnes Union-Castle Dampene »Balmoral Castle« og »Edinburgh Castle« hvert paa 13,300 Brutto Reg.-Tons samt Orient-Steam Navigation Co.s Dampere »Orvieto« og »Otranto«, hver paa 12,100 Brutto Reg.-Tons, og Cunard Line har to Skibe paa c. 19,000 Tons under Bygning til Lloyd's Klasse; endvidere kan nævnes at Planer til 782 ny Skibe er approberet af Lloyd's Register i 1909—10.

Det er interessant at bemærke, at der bygges flere og flere Dampere efter Isherwoods langskibs Spante-System; ialt er der nu bygget 43 Dampere eller 176,000 Tons efter dette System, klassede i Lloyds.

Der er ialt 236 Staalværker — Verden over — hvis Materialer af Lloyd's Register er godkendt til Skibbygnings Brug; Selskabets Inspektører prøvede i Aar 759,987 Tons Staal sammenlignet med 477,513 Tons i Fjor; endvidere 304,505 Favne Ankerkæde og 6,843 Ankere.

Registret har nu udvidet sin Virksomhed til ogsaa at omfatte Klassifikation af Skibe, bygget ved de nordamerikanske Indsøer; at nogle af disse har en anseelig Størrelse fremgaar af, at der for Tiden bygges en Dampere paa 600 Fods Længde.

I de senere Aar er der i Tyskland fremstillet Ankerkæder valsede paa Maskine, hvorved den sædvanlige Svejsning af Leddene ved Haandkraft undgaas. Oplinderen af denne Metode hævder, at de er paalideligere end de haandsvejsede Kæder; sammen med Board of Trade har Lloyd's Register nu udarbejdet Regler for Prøvning af de ny Kæder.

Der har atter været en Forøgelse i Antallet af Dampere indrettet til Transport af frossen Ladning; 128 Skibe holder saaledes for Tiden Lloyds Certifikat for Køleanlæg.

I forrige Aars Beretning omtales de Skridt, der var foretaget for at opnaa en international Overenskomst om Lastelinien, siden da har Danmark og Holland godkendt de britiske Fribordsregler, ligesom Tysklands og Frankrigs Regler er bleven anerkendt i England. Andre Landes Regeringer har ogsaa Sagen under Overvejelse, saa der synes at være Haab om at opnaa et tilfredsstillende Resultat for en saadan Overenskomst.

Anvendelsen af traadløs Telegraf og undersøiske Klokkesignaler anvendes nu mere og mere i Passagerskibe. Registerbogen indeholder Fortegnelse over 702 Skibe, forsynet med traadløs Telegraf samt 459 Skibe, forsynet med Klokkesignalapparater.

Der er klasset 381 Dampyachts og 276 Sejlyachts i Lloyds, af de sidste er 146 bygget efter de internationale Regler. Det er Selskabet en Tilfredsstillelse at konstatere, at Reglerne for Bygning og Klassifikation af Yachts til de internationale Klasser, i hvis Udarbejdelse Lloyd's Register har væsentlig Del, har vist sig at være i høj Grad tilfredsstillende.

Selskabet har nu ialt 317 fast ansatte Inspektører, 60 udenfor Storbritannien og Irland, heraf 4 i Kjøbenhavn.

Fragtmarkedet.

I den sidst forløbne Uge har der i flere af de ledende Markeder været fragtet efter en lidt mindre Maalestok end de nærmest foregaaende. Sortehavet etc. har paa Grund af den ringere Efterspørgsel faaet billigere Tonnage, og de sidste Befragtninger fandt Sted til omtrent 9 d. pr. Unit lavere, end da Raterne var paa deres højeste. Til Gengæld blev der effektueret adskillige gode Befragtninger til Toprater fra Middelhavet. Ogsaa Bilbao har betalt Aarets højeste Fragter for Erts, idet der sluttedes til 4/9 Newport, 5/3 Glasgow, 5/9 Dunkerque, 4/4½ à 4/6 Cardiff. Nordamerika ligger særdeles fast. Paa Netto Charter fra Golfen betaltes 13/6 U. K. eller Kontinentet, to Ladehavne til to Lossehavne. For Bomuld betaltes 33/9 Liverpool eller Bremen, 35/ Havre pr. 1.—25. November. La Plata er stille men fast paa Basis af 12/6 à 12/9 pr. Oktober fra San Lorenzo Grænsen. For Quebracho betaltes fra Colastine til U. K. eller Kontinentet 19/ prompt, 17/6 pr. November/December. Østen er fast til omtrent uforandrede Rater. Fra Østersøen har der været udfoldet en betydelig Aktivitet til gennemgaaende samme Rater, som betaltes forrige Uge, selv om der i flere Tilfælde opnaaedes undtagelsesvis høje Fragter for Baade af passende Størrelse og Position, saavel for Korn som for Træ. Kulfragterne er i det hele og store paa omtrent samme Niveau som for en Uge siden.

Havarier og Forlis.

Emil, 3/m. Skonnert af Mariehamn, kom d. 19. ds. paa Rejsen fra Borgå til Horsens med en Ladning Træ paa Grund paa Sydsiden af Amager. Svitserns assisterede Skibet flot og ind til Dykkerplads for Undersøgelse.

H. V. Fisker, Dpsk. af Kjøbenhavn, har c. 50 Samil NV. for Hoek van Holland været i Kollision med Dampskibet »Cito« af Hull. Dette sidste led betydelig Skade, idet Agterstævnen blev fuldstændig knust. Skibet blev af en Dampere »Player« af London indbragt til Havn i læk Tilstand. »H. V. Fisker«, der fik Stævnen knust maatte ligeledes ty til Havn.

Sven Renström, Dpsk. af Motala, kom d. 19. ds. paa Grund paa Femø, men kom senere flot med Assistance og fortsatte Rejsen tilsyneladende ubeskadiget.

A m a z o n e, Evert af Hasseldorf, der, som meddelt, sank udfor Rungsted, er d. 19. ds. af Svitserns blevet hjerget og bragt til Helsingør.

Fra Sø og Land.

Et Vidunder i Stillehavet. De Forenede Staters hydrografiske Institut har Førerer af det amerikanske Barkskip »Aurora«, som for kort Tid siden ankom til Callao, modtaget Indberetning om et mærkeligt Fænomen. Da Skibet befandt sig paa omtrent 11° S. Br. og 80° V. Lgd., altsaa ikke langt fra Kysten af Peru, havde Havet en snehvid Farve. Udstrækningen af denne snehvide Plet var saa stor, at Skibet næsten et helt Døgn sejlede i den. Dens Kanter stod skarpt tegnet mod det almindelige Havvands Farve. Fænomenet afgav et pragtfuldt Skue.

En Pøs af det mælkvide Vand blev halet op, og dens Indhold fik efter at have staaet en Time paa Dækket den normale Vandfarve. Det ligger nærmest at antage, at der maa være sket et undersøisk, vulkansk Udbrud paa Stedet, hvor da maaske en Masse Aske er flydt op til Havets Overflade. Forhaabentlig har Kaptajnen gemt Pøsens mærkelige Indhold til nærmere Undersøgelse.

(Berl. Tid.)

Et genialt Forsvar. Førerer af en svensk Damper blev fornylig paa Foranledning af Board of Trade sat under Tiltale i Grimsby paa Grund af Overlastning. Board of Trades Synsmand kom, efter at have beregnet Fradrag for Forbruget af Kul og Vand under 4½ Dags Rejse fra Göteborg, til det Resultat, at da Skibet gik ud fra denne Havn, havde dets Lastemærke været 8½ Tonne under Vandet, hvad der repræsenterede en Overlastning af 94 Tons.

Dampereis Fører forsøgte nu et Forsvar, der vakte Rettens Munterhed. Han forklarede nemlig, at han havde haft 70,000 tomme Flasker i Kasser paa Dækket, som var blevet fyldt med Saltvand under den stærke Søgang i Nordsøen. Imidlertid maatte han dog indrømme, at Skibets Lastemærke havde været under Vand, da han forlod Göteborg. Dommeren erklærede, under Rettens Munterhed, Førerens Forsvar for meget genialt, men Retten var bestemt paa at støtte Board of Trade og at beskytte den britiske Skibsfart imod uhæderlig Konkurrence. Anklagede blev dømt til en Bøde paa £ 10.10 og £ 11.2 i Sagsomkostninger.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 14./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Cadix 17./10. hertil. — Algarve, Borries, afg. Kotka 19./10. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 20./10. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 18./10. — Antwerpen, Madsen, afg. Havre 19./10. til Tunis. — Arkansas, Petersen, ank. New York 12./10. — Arno, Strubberg, pass. Gibraltar 15./10. hertil. — Aurora, Fischer, ank. Swansea 19./10. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 19./10. — Beira, Lunge, ank. Dunkerque 13./10. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 12./10. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Dartmouth 12./10. for Toulon. — Christian IX, Holm, ank. hertil 19./10. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gibraltar 19./10. til Barcelona. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 18./10. til Pernau. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 17./10. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 16./10. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 18./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 18./10. — Hengest, Munk, afg. herfra 18./10. til Riga. — Hjelms, Kyllesbeck, ank. hertil 16./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 18./10. til Riga. — Jolantha, Simonsen, pass. Deal 19./10. for Havre. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 19./10. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./10. til Boston. — Kiew, Jørgensen, afg. Petersborg 16./10. til Antwerpen. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 19./10. til Petersborg. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 15./10. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 19./10. hertil. — Louise, Nellemann, ank. Marseille 15./10. — Louisiana, Ørsted, dokker. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Piræus 18./10. til Salonica. — Moskø, Jon Jonsen, pass. Brunsbüttel 19./10. for Antwerpen. — Morsø, Sørensen, ank. hertil 18./10. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Petersborg 9./10. — Nordjylland, Jacobæus, afg. herfra 18./10. til Petersborg. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Petersborg 18./10. til Riga. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 18./10. for Hull. — Osear II, Hempel, afg. New York 18./10. til Kristiansand. — Pennsylvania, Lissner, afg. Baltimore 4./10. til Kristiania. — Perm, Christensen, ank. Libau 12./10. — Pregel, Iversen, ank. Königsberg 13./10. — Saga, Wiberg, ank. Riga 17./10. — Seine, Damp, ank. Wartsala 17./10. — Texas, Muhlendorff, afg. Buenos Aires 18./10. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 19./10. til Vestnorge. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 18./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 18./10. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 11./10. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 19./10. Syd paa. — Karin, ank. Stettin 16./10. — Vadsø, afg. Manchester 18./10. til Liverpool.

17./10. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 17./10. til Lorient. — Pangan, Gabe, afg. Kjøbenhavn 20./10. til Nørre Sundby. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 15./10. — Samui, de Fine Licht, afg. Genoa 15./10. til Port Said. — Bintang, Juell-Hansen, afg. Cochim 19./10. til Colombo. — Cathay, Kruuse, afg. Delagoa Bay 14./10. til Galle.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 9./10. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, ank. London 16./10. — St. Croix, Kall, ank. London 16./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Dahl, ank. Petersborg 9./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. London 16./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. Petersborg 12./10. til Dunkerque. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Ghent 15./10. — Russ, Petersen, ank. Bristol 14./10. — Wladimir Sawin, Carsteus, ank. Sveaborg 14./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 16./10. — Michail Outchoukoff, Harboe, afg. Cardi 12./10. til Messina. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Swansea 6./10. til Ancona. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Catania 14./10. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 16./10.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 16./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Burntisland 18./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Blyth 18./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Peter Willemoes, Møller, ank. Newcastle 18./10. — G. Kock, Jørgensen, ank. Ypila 19./10. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Grangemouth 19./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Königsberg 16./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Korsør 18./10. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Tunis 19./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Stettin 15./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kiel 19./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Frederikshavn 13./10. — Ajax, Brorsen, ank. Dunkerque 19./10.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Rotterdam 16./10. — Hamlet, Jørgensen, ank. Blyth 14./10. — Helge, Pii, ank. Trångsund 8./10. — Rolf, Reese, afg. Petersborg 14./10. — Niels R. Finzen, Olsen, ank. Kroustadt 6./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 11./10. — Freja, Nielsen, afg. Riga 17./10. — Vera, Thing, ank. Genua 11./10.

Kjøbenhavn. Hafnia, Hansen, ank. Lübeck 16./10. — Russia, Poulsen, ank. Libau 16./10. — Carl Hecksher, Starck, ank. Gefte 14./10. — Dania, Lindberg, ank. Havre 18./10. — Normannia, Eriksen, ank. Petersborg 13./10. — Euxinia, Lund, ank. Kjøbenhavn 18./10. — Canadia, Jespersen, afg. Wabana 13./10. — Livonia, Jørgensen, ank. Petersborg 17./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Newport News 15./10. — Patria, Larsen, ank. Newfairwater 18./10. — Gratia, Sørensen, ank. Drammen 14./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 18./10.

Union. Frisia, Nielsen, afg. Frederikshald 18./10. — Gallia, Nielsen, ank. Rouen 12./10. — Caledonia, Hansen, ank. Narva 16./10. — Sarmatia, Pedersen, ank. Kroustadt 16./10. — Kotonia, Rasmussen, afg. Novorossisk 20./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Ghent 14./10. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 15./10. — Carbonia, Mathiasen, afg. Holmsund 19./10. — Estonia, Winckler, ank. Petersborg 19./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Nantes 12./10. — Selandia, Troensegaard, ank. Goole 15./10. — Secalia, Jensen, ank. Savano 13./10. — Frumentia, Andersen, ank. Wiborg 12./10. — Boscia, Skovgaard, ank. Wiborg 14./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 6./10.

Term. Sara, Jensen, ank. Antwerpen 16./10. — Helene, Sørensen, ank. Rouen 19./10. — Sjælland, Dam, ank. Reval 19./10. — Agnete, Hansen, afg. Antwerpen 18./10. — Hermia, Sonnichsen, afg. Blyth 20./10. — Alice, Schultz, pass. Kjøbenhavn 15./10. for London.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Råfsö 18./10. — Nelly, Clausen, afg. Kotka 19./10. til Hudiksvall. — Fanny, Eriksen, afg. Gefte 18./10. til Palma. — Lilly, Nielsen, afg. Santander 15./10. til Kratzwieck. — Alexy, Lorentzen, ank. Liverpool 18./10. — Dagny, Sørensen, ank. Uleåborg 19./10. — Mary, Bang, pass. Helsingør 19./10. for Memel.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. La Rochelle 16./10. — Martha, Christensen, afg. Sundsvall 14./10. — Elna, Rathje, ank. Nize 17./10. — Therese, Pedersen, ank. Abo 18./10. — Simone, Møller, ank. Hernösand 15./10. — Jeanne, Løffer, ank. Norsundet 14./10. — Vera, Riss, ank. Bordeaux 17./10. — Daisy, Olsen, ank. Rouen 15./10. — Anine, Leth, ank. Mentona 19./10. — Kamma, Larsen, afg. Bordeaux 19./10.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Svendborg 16./10. — Energi, Jensen, ank. Trångsund 18./10. — Emanuel, Svane, ank. Hernösand 19./10. (Fortsættes Side 653.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Eyropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kæbelængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2296. Vanstand. Thyborøn-Kanal. Jyllands V.-Kyst. Nordsøen. I Thyborøn-Kanal er Dybden for Tiden ved Højvande: Paa Havrevæn 3^m m, i Langholm-Løb 3^m m, i Svanelholm-Løb 2^m m, i Kobbene-Løb 3^m m, i Gaasholm-Løb 2^m m. Der er saaledes for Tiden 3^m m Dybde mellem Nordsøen og Limfjorden. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1661. Kjøbenhavn 1910).

2297. Vrag uskadeliggjort. Tangen Ø. Kattegat. Vraget af den 3-mastede Skonnert, c. 1 Sm SØ, for Tangen Lystønde, er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 10^m m. Vraglystønde og Vragvager er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2211. Kjøbenhavn 1910).

2298. Vrag atmærket. Rungsted Ø. Sundet. Mellem Rungsted og Vedbæk, c. 0^m Sm fra Land, er sunket en Galease. Masterne er 6 og 4 m over Vandet. En Vragvager er udlagt c. 40 m Ø, for Vraget. 55° 52' N. Br. 12° 35' Ø. Lgd.

2299. Sømærke inddraget. Bothmans-Sten. Drager S. Sundet. Bothmans-Sten med 0^m m Vand, paa Langgrunden S. for Drager, er oplaget og den røde Stage med Kest inddraget. 55° 35' N. Br. 12° 41' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182 og 210. Sø.-Fort. Side 26).

2300. Fyrtaarn forandret Farve. Hov. Langeland. Store-Bælt. Den øverste Halvdel af Hov Fyrtaarn paa Langeland er indtil videre sort. 55° 8' 48" N. Br. 10° 57' 38" Ø. Lgd. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 364. Fyr-Fort. Nr. 285).

2301. Lods-Station. Vejle-Fjord. Jyllands Ø.-Kyst. Lille-Bælt. Lods-Stationen ved Vejle-Fjord er flyttet til Holtserlæge paa Fjordens S.-Side. Den midlertidige Station ved Bredballe-Strand paa Fjordens N.-Side er nedlagt. 55° 41' N. Br. 9° 40' Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156 og 160. Havne-Lods, Side 143). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2421. Kjøbenhavn 1909).

2302. Fyr tændt. Lystønde ombyttet. Rødsand. Østersøen. Den N.-ligste røde Spidstønde paa Ø.-Siden af Rødsand-Rende ved Gjedser er inddraget og paa dens Plads er opført en graa Baake, hvorfra der vises et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn c. 0^m Sek., Mørke c. 2^m Sek. Flammens Højde: 5 m. Synsvide og Lysevne: 9 Sm.

Den midlertidige Lanterne er slukket. Paa S.-Siden af Kroglage-Dyb er udlagt en hvid Stumpstønde med hvid Stage i 5 m Vand, c. 250 m N. 71° Ø. fra ovennævnte Fyrbaake.

Lystønden Rødsand N. er ombyttet med en rød og hvid stribet Vager med rød og hvid stribet Stage og Ballon. 54° 34' N. Br. 11° 55' Ø. Lgd. (Kort Nr. 103, 116, 139, 156 og 160. Danske Lods, 7de Udgave, Side 417 og 419. Havne-Lods, Side 43. Fyr-Fort. Nr. 337. Sø.-Fort. Side 32). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2071. Kjøbenhavn 1910).

2318. Fortøjtønder udlagt. Emden. Ems. Ud for Emden Yderhavn er, til Brug for søgaaende Skibe, udlagt to Fortøjtønder, mærket Emden I og Emden II, paa 53° 20' 4" N. Br. 7° 11' 8" Ø. Lgd. og 53° 20' 4" N. Br. 7° 10' 19" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1132. Kjøbenhavn 1910).

2319. Radiotelegrafisk Vejrhverning og Stormvarsel. Norddeich. Ostfriesland. Radiotelegraf Stationen ved Norddeich gives fra c. 1ste November 1910 daglig Vejrhverning fra Nordsøen og Østersøen ad radiotelegrafisk Vej lige efter Tidssignalet Kl. 1 E. M. Stormvarsel for Nordsøen vil blive givet efter Vejrhverningen og Stormvarsel efter Kl. 1 E. M. vil blive givet Kl. 11 E. M. Naar Norddeich Radiotelegraf-Station er i Uorden, gives Meddelelserne fra Cuxhaven. Skibe med Radiotelegrafapparater anmodes om at signalisere Stormvarselne til andre Skibe. Norddeich: 53° 38' N. Br. 7° 9' Ø. Lgd.

2320. Fyr forandret. Frederik og Krankeløen. Scheide. Belgien. Fretedrik hvide, røde og grønne, faste Forfyr, 51° 20' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd., og Krankeløen (Sluisje) hvide, faste Forfyr, 51° 15' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd., er forandret til hvide Fyr med En-Formørkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek.

2321. Afmærkning forandret. Duke of Edinburg Kanal. Themsen. England. »Edinburgh Kanal« Fyrskib er flyttet 3½ Kbl S. 80° Ø. i og ligger nu 14½ Kbl N. 13° Ø. fra N. Shingles Baake. NE. Shingles Lystønde er flyttet 7¼ Kbl N. 67° Ø. i og ligger nu 12 Kbl N. 37° Ø. fra N. Shingles Baake, den kaldes nu »Shingles Patch No. 3«. West Longsands Tønde er flyttet 3 Kbl S. 66° Ø. i og ligger nu 17 Kbl N. 53° Ø. fra N. Shingles Baake. West Mid Longsands Tønde er flyttet 2^m Kbl S. 34° Ø. i og ligger nu 2^m Sm N. 75° Ø. fra N. Shingles Baake; den kaldes nu »Mid-Longsands«. 1 Kbl Ø. fra Shingles Patch Lystønde Nr. 2, 14½ Kbl N. 75° Ø. fra N. Shingles Baake, er udlagt en sort og hvid lodret stribet Stumpstønde og Shingles Patch Lystønde Nr. 2 er inddraget. Shingles Patch Stumpstønde Nr. 1 er ombyttet med en sort og hvid tærnet Lystønde, der hver 10 Sek. viser rødt Lys med En-Formørkelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2247. Kjøbenhavn 1910).

2322. Vrag. Haisborough Sand Ø. En Mast, c. 1^m m over Vandet, sandsynligvis fast i et Vrag, er rapporteret c. 6^m Sm N. 86° Ø. fra »Haisbro« Fyrskib, der ligger paa 52° 58' N. Br. 1° 35' Ø. Lgd.

2323. Afmærkning forandret. Boston Deepes. The Wash. Tønderne ved Løbet over Boston Bar er inddraget og et nyt Løb, kaldet Parlour Channel, mellem Long Sand og Inner Dogs Head, er afmærket.

2324. Lystønde udlagt. Blyth Harbour. Ved Indløbet til Blyth Harbour, c. 3½ Kbl S. 43° Ø. fra Fyret paa Ø.-Molen, er udlagt en spids Lystønde, der hver 10 Sek. viser hvidt Lys med En-Formørkelser, Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Fyret paa Ø.-Molen: 55° 7' N. Br. 1° 29' V. Lgd. (Kort Nr. 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2325. Tønde forandret. South Bramble. The Solent. England. Den 26de Oktober 1910 forsvares South Bramble Tønde med en Stage med Bar som Topbetegnelse. 50° 47' N. Br. 1° 17' V. Lgd.

2326. Tønder ombyttet med Lystønder. King Road. Bristol Channel. Welsh Hook Tønde er ombyttet med en rød og hvid tærnet, stump Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. 51° 28' N. Br. 2° 51' V. Lgd. Cockburn Tønde er ombyttet med en rød og hvid tærnet, stump Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. 51° 30' N. Br. 2° 44' V. Lgd.

2327. Undervands Taageklokke. Fyrskibet »Daunt Rock«. Cork. Irland S.-Kyst. Fyrskibet »Daunt Rock« giver nu tillige Taagesignal med en Undervands Klokke, der hver 5 Sek. giver Tre-Slag. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1294. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2203. Væg uskaeligjort. Dämman Fyr S. Kalmarssund. Sverrig. Vra-get af Skonnetten, der var sunket S. for Dämman Fyr, er uskaeligjort. Mindste Dybde over Vraget er 10 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2218. Kjøbenhavn 1910).

2304. Grund afmærket. Westerkallan. Wasa Distrikt. Bottiske Bugt. Finland. En Grund, Westerkallan, med 8,5 m Vand er furdet e. 1¼ Sm N. 73° V. fra Norrskärs Fyr. En rød og hvid vandret stribet Væg med et Kors over en Ballon er udlagt i 9, m Vand paa 63° 14' 37" N. Br. 20° 32' 20" Ø. Lgd.

2305. Væger flyttet. Kristinestad. Bottiske Bugt. Vægeren paa Ø-Siden af Svartsten ved Indløbet til Kristinestad er flyttet e. 160 m S. i, for at afmærke en dybtunden Grund. Vægeren staar nu paa 62° 14' 32" N. Br. 21° 22' 10" Ø. Lgd.

2306. Baaker opført. Hänniluoto og Skogkniskär. Abo Distrikt. Bottiske Bugt. Paa N.-Kysten af Hänniluoto er opført en Baake paa 60° 20' 56" N. Br. 21° 50' 27" Ø. Lgd.

Paa N.V.-Punkten af Skogkniskär er opført en Baake paa 60° 5' 59" N. Br. 22° 7' 55" Ø. Lgd.

Bagge Baaker er hvide Stenbaaker med en hvid Stage med N.-lig Toppe-tegnelse.

2307. Fyr forandret. Fagerholm. Abo Distrikt. Bottiske Bugt. Fagerholm Fyr er flyttet e. 25 m V. i og visser rød Hurttigblink fra N. 36° V. til N. 54° V.; alvekslende hvidt og rødt Lys fra N. 54° V. gennem V. og S. til S. 30 Ø. og grønt Hurttigblink fra S. 30 Ø. til S. 36° Ø. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt og grønt Lys. 60° 6' N. Br. 21° 41' Ø. Lgd.

2308. Fyr atter tændt. Vuiffsa. Finske Bugt. Rusland. Fyret paa Vuiffsa Baake er atter tændt. (Ee »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2026. Kjøbenhavn 1910).

2309. Grund afmærket. Nukke—Yornis-Kanal. Østersøen. I Nukke—Worms-Kanal er fundet en lille Stengrund med 2,7 m Vand. Paa Grunden er udsat en hvid og rød vandret stribet Stage med rød Tværstang. 59° 0' 37" N. Br. 23° 24' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2310. Lys- og Klokketønde udlagt. Sassiniz. Rugen. Tyskland. Den sorte Klokketønde ved S.-Enden af den gravede Bende til Sassiniz Haven er ombyttet med en sort Lys- og Klokketønde, der hver 12 Sek. viser hvidt Lys med To-Før-mørkelse, Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 6 Sek. Synsvide: 5 Sm. 54° 30' 6" N. Br. 13° 38' 24" Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1692. Kjøbenhavn 1909).

2311. Afmærket for Fiskeri. Kieler Flod. I Kieler Flod er Silt-fiskeriet begyndt. Yderenden af Garnene er afmærket med et rødt Flag eller en hvid Lanterne. Man maa ikke gaa mellem Afmærkning og Land.

2312. Lystønde inddraget. Kieler Hafen. Lystønden, der til Forsøg var udlagt i Kieler Hafen, er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1620. Kjøbenhavn 1910).

2313. Radiotelegrafisk Stormvarsel. Bülk. Fra Radiotelegraf-Stationen ved Bülk gives fra e. 1ste November 1910 Stormvarsel af radiotelegrafisk Vej straks efter modtagne Meddelelse fra Deutsche Seewarte og desuden Kl. I E. M. og Kl. II E. M.

Skrive med Radiotelegrafapparatet anmodes om at signalere Stormvarselne til andre Skibe. Bülk: 54° 27' N. Br. 10° 12' Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2314. Fyr midlertidig tændt. Abrahov Point, Gulf of Mezen. Hvide Hav. Paa Abrahov Point bygges et Fyr. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt. 66° 25' N. Br. 43° 18' Ø. Lgd.

2315. Grund fundet. Eina Bay. Motovski Golf. I Midten af Eina Bay, e. 1, Sm S. 63° V. fra det S.-lige Taarn ved Lopvezha, er fundet en Grund med 3,5 m Vand. Pladsen er kun tilnærmelsesvis rigtig. Lopvezha: 69° 38' N. Br. 32° 25' Ø. Lgd.

2316. Fyr tændt. Norge. Følgende Fyrplaner er tændt:

Stannes, Sortlandsund, Vesteraalen, der er et Fyr med En-Formørkelser, viser grønt Lys fra S. 6° Ø. gennem S. til S. 10° V., fri V. om Rensnesgrund; hvidt Lys derfra til S. 22° V., fri Ø. om Væholmsgrund; rødt Lys derfra gennem V. til N. 23° V., fri Ø. om Skibskjærene; hvidt Lys derfra til N. 13° V., fri V. om Sandnes; grønt Lys derfra gennem N. til N. 22° Ø., fri Ø. om Nygaardstrev; hvidt Lys derfra til N. 27° Ø., fri V. om Furnes og Landet ved Buknesfjord. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. 68° 48' 55" N. Br. 15° 29' 10" Ø. Lgd.

Skatøren, N. for Tromsø, der er et Fyr med En-Formørkelser, viser hvidt Lys fra S. 25° V., fri Ø. om Skriterskjær, gennem S. til S. 30° Ø.; rødt Lys derfra gennem Ø. til N. 18° Ø., fri V. om Vestre Tønneshae; hvidt Lys derfra til N. 9° Ø., fri Ø. om Krægness; grønt Lys derfra til N. 2° Ø. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 41' 50" N. Br. 19° 1' 40" Ø. Lgd.

Krægness, Kvalsund, der er et Fyr med En-Formørkelser, viser hvidt Lys fra S. 7° V., fri Ø. om Skatøren (Tromsø), gennem S. til S. 15° Ø., fri V. om Søndre Tønneshae; grønt Lys derfra gennem Ø. til N. 87° Ø., fri N. om Vaagnes; hvidt Lys derfra til N. 72° Ø., fri S. om Nipe og Lysnae; rødt Lys derfra gennem N. til e. N. 11° V. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 46' 40" N. Br. 19° 3' 30" Ø. Lgd.

Vaagnes, Grøtsund, der er et Fyr med To-Formørkelser, viser grønt Lys fra S. 62° V., fri N. om Tønnes, til S. 75° V., fri N. om Tønneshae; hvidt Lys derfra gennem V. til N. 87° V., fri S. om Haakjerringholm; rødt Lys derfra til N. 15° V., over Ankerpladsen ved Ringradsholm; grønt Lys derfra gennem N. til N. 32° Ø., over Langesund; hvidt Lys derfra til N. 49° Ø., fri V. om Nipe; rødt Lys derfra til N. 54° Ø., fri S. om Lysnae; hvidt Lys derfra til N. 87° Ø., fri N. om Nordre Vaagnes. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 46' 50" N. Br. 19° 17' 0" Ø. Lgd.

Vaalte Fyrplaner, der laa paa 68° 55' 30" N. Br. 14° 52' 0" Ø. Lgd., er flyttet længere ud paa Vaajehellen. Fyret, der er et Fyr med To-Formørkelser, viser grønt Lys fra S. 6° V. til S. 14° V., fri V. om Storbæ; rødt Lys derfra til S. 47° V., fri N. om Mangbaaskjærene og Egholmgrundene; hvidt Lys derfra til S. 50° V., fri S. om Jobaek, Hyskijærene og Silskjær; grønt Lys derfra gennem V. til N. 32° V., midt mellem Revbaerne og Bioshae; rødt Lys derfra gennem N. til N. 12° Ø., fri Ø. om Hellafeld; hvidt Lys derfra til N. 17° Ø., fri V. om Landgrunden fra Nova. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—30te April. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. Kjøbenhavn 1910).

2317. Forandring af Belysning. Hamburg. Elben. Tyskland. V. for Indløbet til Kulhwärder Forhavn og ud for Toller Ort i Elben optønes en Række Due d'Alber. Paa den V.-ligste Due d'Albe er tændt et rødt, fast Fyr, der ikke lyser midt Ø. 53° 32' 33" N. Br. 9° 56' 50" Ø. Lgd. Paa den Ø.-ligste Due d'Albe er tændt et hvidt, fast Fyr, der ikke lyser mod S. 53° 32' 33" N. Br. 9° 57' 0" Ø. Lgd. Fyrenes Synsvide er 2 Sm og Flammens Højde 4,5 m.

Det hvide, faste Fyr Ø. for Kulhwärder Forhavn er slukket. 53° 32' 36" N. Br. 9° 57' 14" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2971. Kjøbenhavn 1909.)

- N 3265 Ceylon, S., Galle to Little Basses. August 1910. Pris 5 sh.
 R 2284 Sumatra, W., plans of anchorages. September 1910. Pris 2 sh.
 N 1964 Borneo, S., Tanjung Puting to Tanjung Sambar. September 1910.
 Pris 3 sh.
 N 3029 Borneo, S., Tanjung Selatan to Tanjung Malatayar. September 1910.
 Pris 3 sh.
 R 1459 China, S.E., Hong Kong Harbour. September 1910. Pris 3 sh.
 R 1466 China, S., Hong Kong. August 1910. Pris 3 sh.
 R 3279 China, S., Hong Kong Waters, E. August 1910. Pris 3 sh.
 R 2809 China, Yang tse Kiang, Sheet 1, Shanghai to Nanking. August 1910.
 Pris 3 sh.
 N 1677 Newfoundland, W., St. Margaret Bay and Apps. September 1910.
 Pris 3 sh.
- Holland:
 N 328 Oostkust Sumatra. Djambi-rivier (Batang Hari), van Moeara Sabak
 tot boven Djambi, 1:40,000, met plan: Reede Djambi 1:
 10,000. August 1910. Pris f. 0,60.
 N 329 Oostkust Sumatra. Djambi-rivier (Batang Hari), van boven Djambi
 tot Koeboe Kandang, 1:40,000, met plans: Vaarwater nabij
 Poeloe Selat en Vaarwater nabij Koeab. 1:20,000. Septem-
 ber 1910. Pris f. 0,30.
 T 20 Oostkust Sumatra. Mond der Asahanrivier. 1:40,000.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

- 2328. Taagesignal oprettet. Le Pilier Fyr. Loire. Frankrig.** Ved Le Pilier Fyr gives nu Taagesignal med Taagehorn, der hver Minut giver To-Stød, Stød 3 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3 Sek., Pause 51 Sek., Pause 51 Sek. 47° 2' 35" N. Br. 2° 21' 37" V. Lgd.
- 2329. Fyr tændes. Ponta Negra. Ilha do Corvo. Azorerne.** Den 4de Novem-
 ber 1910 tændes et hvidt, fast Fyr paa Ponta Negra, S.-Spidsen af Ilha do
 Corvo. Fyret lyser over Søen, fra Ponta do Pesqueiro paa Ø.-Kysten til Ponta do
 Tapo paa V.-Kysten. Flammens Højde: 23 m. Synsvidde: 10 Sm. 39° 40' 0"
 N. Br. 31° 7' 20" V. Lgd. (Kort Nr. 91).
- 2330. Fyr forråddes. Porto Velho de Santa Cruz. Ilha das Flores.** Den
 4de November 1910 forråddes. Porto Velho de Santa Cruz hvide Fyr, Ilha das
 Flores, til at vise redt, fast Lys. 39° 27' 0" N. Br. 31° 8' 2" V. Lgd. (Kort
 Nr. 91)
- 2331. Vrag. Tønde inddraget. Port Ambriz. Portugisisk V.-Afrika. Afrika.**
 Vraget af den portugisiske Kanonbaad »Liberal« ligger 1,2 Sm N. 25° V. fra Am-
 briz Fyr.
 Den røde Tønde, c. 1,4 Sm N. 49° V. fra Ambriz Fyr, er inddraget.
 Ambriz Fyr: 7° 52', S. Br. 13° 8' Ø. Lgd.
- 2332. Tønder udlagt. Harrington Harbor. Harrington Islands. Gulf of St.
 Lawrence. Canada.** I Harrington Harbor, Farvandet mellem de Ø.-lige og V.-lige
 Grupper af Harrington Islands, er udlagt: en sort Stumtønde i 9, m Vand paa
 50° 29' 43" N. Br. 59° 27' 21" V. Lgd. og en rød Spidsstønde i 8, m Vand paa
 50° 29' 44" N. Br. 59° 26' 56" V. Lgd.
- 2333. Baake opført. Pompey Ledge, North West Harbour. Boer Island.
 Bay of Fundy. New Brunswick.** Paa Pompey Ledge, mellem Dinner Island og
 Bar Island, er opført en Baake med rød Trekant paa Toppen, hele Højden af Baa-
 ken er 7 m. 44° 58' 47" N. Br. 66° 56' 40" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaiske-Hav.

- 2334. Afmærkning. Lesseps Shoal. Rosario Islands, Cartagena. Columbia.**
 Lys- og Klokketønden ved Lesseps Shoal lyser ikke. 10° 48' N. Br. 75° 25' V.
 Lgd.
- V. for den V.-ligste af Øerne Rosario Islands er udlagt en Lys- og Klokke-
 tønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser. Omtrentlig Plads: 10° 11' N. Br.
 75° 49' V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

- 2335. Vrag afmærket. Iquique Road. Chile.** En grøn Spidsstønde er udlagt
 over Vraget af Damperen »Bismarck«, der ligger sunket 7, m Kbl S. 66° V. fra
 18 m Højen paa Negra Point. Der er intet af Vraget synligt over Vandet. Negra
 Point: 20° 11' S. Br. 70° 9' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2336. Telegraf-Baaker opført. Toulon. Giens. Cap Bénat. Frankrig.** Ved
 Toulon, i Nærheden af Fort L'Eguilette, er opført to Telegraf-Baaker, der er overet
 i S. 23° V.—N. 23° Ø, og som angiver Telegrafbaalets Leje ved Kysten. For-
 baaken: 43° 6' 3" N. Br. 5° 54' 39" Ø. Lgd. Bagbaaken: 18 m S. 23° V. fra
 Forbaaken.
 Paa Giens Halvø er opført to Sæt Telegraf-Baaker, der angiver Telegrafba-

lernes Leje ved Kysten, det er forhindret at ankre her. Det første Sæt Baaker er overet i N. 61° V.—S. 61° Ø. Forbaken: 43° 1' 32" N. Br. 6° 3' 24" Ø. Lgd. Bagbaken: 19 m N. 61° Ø. fra Forbaken. Det andet Sæt Baaker er overet i N. 17° V.—S. 17° Ø. Bagbaken: Samme som Bagbaken i 1ste Sæt. Forbaken: 23 m S. 17° Ø. fra Bagbaken.

Ved Cap Béat (Baie de la Trippe) er opført to Sæt Telegraf-Baaker, der anfører Telegrafkabellens Leje ved Kysten, det er forhindret at ankre her. Det første Sæt Baaker er overet i N. 40° V.—S. 40° Ø. Forbaken: 43° 5' 25" N. Br. 6° 20' 40" Ø. Lgd. Bagbaken: 9 m N. 40° V. fra Forbaken. Det andet Sæt Baaker er overet i N. 14° Ø.—S. 14° V. Bagbaken: Samme som Bagbaken i 1ste Sæt. Forbaken: 11 m S. 14° V. fra Bagbaken.

Baakerne er hvide og blaa vandret stribet med rund, firkantet eller trekantet Topbetegnelse.

2337. Midterlige Fyr. Catoica. Italien Ø.-Kyst. Fyret paa den Ø.-lige Damning ved det vestre Indløb til Havnekanalen ved Catoica er slukket og et midterligt, rodt, fast Fyr er tændt, 43° 57' 59" N. Br. 12° 45' 31" Ø. Lgd. Paa Yverenden af Palisadene ved det høje Indløb ved ovennævnte Kanal er tændt et midterligt, grønt, fast Fyr.

2338. Havnefyr delvis skjult. Rogoznica, Østerrig-Ungarn. Havnefyret ved Rogoznica, paa Madonna Pynt, skjules fra N. 71° Ø. gennem Ø. til S. 88° Ø. af et Ø. for Fyret liggende Kapel.

2339. Forandring i Belysning og Afmærkning. River Kalinus, Maripool, Azovske Hav, Rusland. Lysbuden paa V.-Siden af Indløbet til Kanalen ved Maripool, e. 11 Kbl S. 37° Ø. fra Katedralkirken, er ombyttet med en rød Lys-tønde, der hver 3 Sek. viser hvidt Ek-Blink.

Det røde, faste Fyr paa V.-Siden af Indløbet til Floden, og det hvide, faste Fyr paa Ø.-Siden, er slukket.

To røde, faste Ledefyr er tændt. Forfyret staar paa Molen paa Ø.-Siden af Krumningen, 3½ Kbl S. 80° Ø. fra Katedralkirken. Flammens Højde: 14 m. Bagfyret staar 6, Kbl N. 22° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 37 m. Fyrens Synsvide: 12 Sm. Baakerne har en rund Skive paa Toppen. Bagbakens Højde: 21 m. Forbakens Højde: 17 m. Katedralkirken: 47° 5' N. Br. 37° 34' Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2340. Fyr permanent. Anjalawa, Madagascar NV.-Kyst. Anjalawa Fyr brænder nu permanent. Det viser rodt, fast Lys fra S. 87° V. gennem V. til N. 88° V., hvidt, fast Lys fra N. 88° V. til N. 85° V., og grønt, fast Lys fra N. 85° V. til N. 80° V. Flammens Højde: 62 m. Synsvide: 15 Sm for hvidt, 9 Sm for rodt og 7 Sm for grønt Lys. 10 m højt, sort og hvidt Taarn. 14° 37' 53" S. Br. 47° 45' 54" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1994. Kjøbenhavn 1910).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2341. Rev. Sumatra V.-Kyst. Paa V.-Kysten af Sumatra er fundet et Rev med 5 m Vand ¾ Sm N. 8° Ø. fra Vandfladet paa P. Mansalan, der ligger paa 1° 41' N. Br. 98° 27' Ø. Lgd. og et Rev med 6, m Vand paa 1° 55' 15" N. Br. 97° 57' 48" Ø. Lgd.

2342. Tønde ndlagt. Kapal Rif, Sumatra V.-Kyst. Den sorte Strømpe V. for Kapal Rif er ndlagt i 23 m Vand, S. 35° V. fra Kara Kara Top og S. 78° V. fra Banderata Top, der ligger paa 0° 33' N. Br. 99° 7' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2165. Kjøbenhavn 1910).

2343. Rev. Kasuaris Baal. Prinsu-Eiland, Straat Soenda, Sumatra. I Kasuaris Baal er fundet et Rev S. 14° V. fra Tr. Sabini, e. ½ Sm fra Kystrevet. NV. for Tr. Tidaranajoe strækker Kystrevet sig ½ Sm ud fra Land. Tr. Sabini: 6° 37' S. Br. 105° 7' Ø. Lgd.

2344. Dybde. Welkomst Baai. Straat Soenda, Java V.-Kyst. I Welkomst Baai er der fundet en Dybde af 15 m paa 6° 45' S. Br. 105° 28' Ø. Lgd., herfra anføres Dybden jævnt til 3, m, som findes S. 62° V. fra Tr. Lame og N. 46° V. fra Tjilentang Munding.

Af den Ø.-ligste Del af Handelen i Eilandene (Andelan Eilandene) paa e. 6° 44' S. Br. 105° 26' Ø. Lgd. er der kun en Sten over Vandet.

2345. Mindre Dybde. Heede Semarang, Java N.-Kyst. Paa Semarang Red er der kun 9, m Vand, N. 12° Ø. fra Semarang Fyr, og N. 57° V. fra Klajarzan Baake. Semarang Fyr: 6° 57' S. Br. 110° 25' Ø. Lgd.

2346. Lystønde forandret. Westeraarwater, Soerabaja, Java N.-Kyst. Den sorte Lystønde ved Hovedet af den Ø.-lige Strømlanger Westeraarwater er forandret til at vise rodt, fast Lys; Lystønden ligger e. 100 m Ø. for Ledefyrhinen. 6° 54' 12" S. Br. 112° 43' 57" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2950. Kjøbenhavn 1910).

2347. Klippes Beliggenhed. Goat Island, Hong Hai Bay, China. Klippen ved SØ-Enden af Goat Island har kun 2, m Vand og ligger 4 Kbl S. 14° V. fra SØ-Pynten af Goat Island og ikke som tidligere opgivet. Goat Island: 22° 39' S. N. Br. 115° 26' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2208. Kjøbenhavn 1910).

2348. Klippe. Bokriso Ø, Yotorofu Jima, Chishima (Kurii) Islands, Japan. Omtrænt 2 Sm Ø. for Bokriso er der paa 44° 43' 15" N. Br. 147° 23' 45" Ø. Lgd. fundet en Klippe med 6, m Vand.

2349. Klippe, Hira Iso, Siraoka Point Ø, Karafuto (Sakhalin Island). En flad Klippe, Hira Iso, er fundet paa 47° 51' 18" N. Br. 142° 32' 15" Ø. Lgd. En netop overflydt Klippe ligger e. 3 Kbl S. 31° V. fra Hira Iso og en netop overflydt Klippe ligger e. 2½ Kbl Ø. for Siraoka Point.

Man bør ikke komme inden for 20 m Kurven S. for Siraoka Point.

Karantænebestemmelser m. m.

2250. Karantænebestemmelser. Italien. — Maskate i Arabien og Tripolis er erklæret for smittet af Kolera.

Malta. — Tripolis i Afrika, Zoungouddak og Erenkeui er erklæret for smittet af Kolera.

Svevrig. — Provinsen Neapel er erklæret for smittet af Kolera.

Tunis. — Bari, Neapel, Caserte, Salerno, Rom og Foggia i Italien, den russiske og den tyrkisk-asiatiske Kyst ved det Sorte Hav, Provinsen Palermo paa Sicilien, den Sardinien, Provinsen Konstantinopel i Tyrkiet, Ungarn er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyr Kort eller by Bog; R: rettet, by Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts Nr.	England:
R 2268	England, S., Portland Harbour. August 1910. Pris 3 sh.
R 2297	Scotland, N. and E. Coasts, Southern Sheel. August 1910. Pris 3 sh.
R 2476	Scotland, W., Firth of Lorn. August 1910. Pris 4 sh.
R 1772	Ireland, E., Apps. to Westford Harb. August 1910. Pris 3 sh 6 d.
R 144	Gibraltar. Juli 1910. Pris 2 sh.
R 2207	Black Sea, River Danube, Mouths of the Kiia Branch, Suina Mouth. Juli 1910. Pris 2 sh.
R 3736	Africa, W., Plans in Liberia, Costos Bay. August 1910. Pris 3 sh.
N 395	Africa, W., Iles de Los (Idolos). August 1910. Pris 3 sh.
R 3093	Africa, W., plans of anchorages. Plan added Entrance to the River Volta. September 1910. Pris 1 sh.
R 2908	Africa, S. E., Port Natal Entrance. August 1910. Pris 2 sh.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. South Shields 16./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 11./10.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Boness 18./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Petersborg 14./10. — Holland, Poulsen, ank. London 18./10. — Rusland, Madsen, afg. Cardiff 18./10.

Europa. Europa, Hansen, ank. Rotterdam 20./10. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 15./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Belgien, Nielsen, ank. Windau 19./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Petersborg 15./10. — London, Bom, afg. Riga 12./10. til London. — Paris, Tholander, afg. Nystad 18./10. til Trångsund. — Bryssel, Kaas, afg. Kjøbenhavn 15./10. til Petersborg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Petersborg 9./10. — Wien, Bock Hansen, afg. London 19./10. til Tynen. — Rom, v. Thun, afg. London 19./10. til Methil.

Skandia. Schach, Steenberg, Theiland, ank. Rotterdam 16./10. — Rimsfaxe, Westergaard, afg. Blyth 17./10. til Gedser. — Skinfaxe, Faber, ank. Hull 14./10. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Königsberg 15./10. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Burntisland 17./10.

Ørum & Wolff. Mary, Friis, ank. Faskrudsford 18./10.

Sejlskibe.

Fang-Nordby. Thora, Thomsen, afg. Rio Haché 5./10. til Hamburg.

Rønne. Prøven, Olsen, ank. Göteborg 9./10. — Gudmund, Petersen, ank. Swinemünde 11./10. — Freja, Bech, ank. Riga 11./10. — Neptun, Køller, ank. Kjøbenhavn 12./10. — Argus, Holm, ank. Kalmar 13./10. — Magnus, Hansen, ank. Kalmar 13./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Danzig 13./10.

Svendborg. Zenitha, Jensen, ank. Lorient 13./10. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Invergordon 13./10. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Invergordon 11./10. — Peter, Jørgensen, ank. Oxelösund 12./10. — Mine, Jørgensen, ank. Kotka 13./10. — Pampa, Jensen, ank. Norretelje 10./10. — Ester, Petersen, ank. Mena 12./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Stockholm 12./10. — Kristian, Jørgensen, ank. Söderhamn 14./10. — Danmark, Husfeldt, ank. Kjøbenhavns Red 13./10. — Vesta, Poulsen, ank. Aabenraa 14./10. — Mercur, Lund, ank. Bogense 14./10. —

Lindhardt, Madsen, ank. London 14./10. — Capella, Hansen, ank. Nykjøbing S. 14./10. — Guldberg, Rueløkke, ank. Folkstone 15./10. — Freir, Brandt, ank. Bandholm 17./10. — Vega, Jepsen, ank. Yarmouth 17./10. — Fylla, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 17./10. — Cornwall, Petersen, ank. Kjøbenhavns Red 17./10. — Primula, Carlsen, ank. Kjøbenhavns Red 17./10. — Lauritz, Dam, ank. Stockholm 17./10. — Hans Emil, Carlsen, ank. Bogense 17./10. — Fortuna, Jørgensen, ank. Dieppe 18./10. — Triton, Nielsen, ank. Brügge 17./10. — Concordia, Henriksen, ank. Dunkerque 17./10. — Lyø, Jensen, ank. Wemyss 17./10. — Alfrede, Petersen, ank. Harburg 18./10. — Emilie, Rasmussen, ank. Trångsund 19./10.

Æra. Kirstine, Rasmussen, ank. Sunderland 16./10. — Apollo, Albertsen, ank. Kristiansand 17./10. — Neptun, Jensen, ank. Travemünde 16./10. — Svip, Jensen, ank. Vejle 16./10. — Karen, Boye, ank. Wemyss 16./10. — Debora, Rasmussen, ank. Shoreham 16./10. — Mette, Andersen, ank. Great Yarmouth 16./10. — Zakæus, Nielsen, ank. Samsø 16./10. — Bertha, Madsen, ank. Kiel 15./10. — Viking, Poulsen, ank. Wismar 16./10. — Th. Lohse, Boye, ank. Nordby Samsø 17./10. — Freya, Petersen, ank. Halmstad 17./10. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Aberystwith 17./10. — Claudia, Aaberg, ank. Rio Grande do Sul 16./10. — Argus, Jensen, afg. Kolberg 17./10. til Hernösand. — H. C. Grube, Svane, ank. Falmouth 18./10. f. O. — Wemyss-Castle, Bandholm, ank. Kumlinge (Åland) 17./10. — Haabet, Rise, ank. Halmstad 18./10. — Valkyrien, Weber, afg. Cuxhaven 15./10. — Kōdan, pass. Prawle Point 17./10. p. R. t. Antwerpen. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Lorient 17./10. — Thor, Kromann, ank. Maracaibo 17./10. — Haabet, Toffte, ank. Kjøbenhavn 18./10. — Svalen, Rösenbeck, ank. Gibraltar 19./10. f. O. — Alf, Folmer, ank. Karlskrona 19./10. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Riga 19./10. — Hekules, Bager, ank. Stockholm 18./10. — Hekla, Hermansen, ank. Göteborg 19./10. — De tvende Brødre, Boye, ank. Bridgeness 19./10. — Johanne, Østermann, pass. Gibraltar 19./10. for Gondo. — Ami, Christensen, ank. Raumo 19./10. — Argo, Clausen, afg. Dundalk 19./10. til West Wemyss. — J. Koføed, Andersen, ank. Liverpool 19./10.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, den 21. Oktober 1910. — Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Efterretninger for Søførende. — Skibsefterretninger. — Kjøbenhavns Berskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 20. Oktbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	98	98 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
Danmark	48 ¹ / ₄	48	48 ¹ / ₂
Norden	87 ³ / ₄	87 ³ / ₄	88
København	—	—	—
Carl	—	74	74 ³ / ₄
Dannebrog	81	81	81 ¹ / ₂
Skjold	—	46	46 ³ / ₄
Urania	—	—	—
Union	—	—	—
Dampsk. af 1896	81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₄	81 ¹ / ₄
Hejmdal	—	—	—
Østasiatiske	143 ¹ / ₂	143 ¹ / ₂	143 ³ / ₄
Østersøen	—	3	5
Nordsøen	—	73	75
Gorm	73 ¹ / ₂	52	70
Torm	—	—	—
Inga	—	—	—
Cimbria	—	41 ¹ / ₂	50
Vesterhavet	—	—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab	—	—	—
Forenede Bugser-Selskab	—	—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43 ¹ / ₄	43 ¹ / ₄	43 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88	—	103	105
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.	—	—	—
5% Østasiask Komp.	—	—	—
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.	—	—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.	—	93 ³ / ₂	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	—	84 ³ / ₄	86 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.	—	90	92
4% — — — 2. Serie.	—	93 ³ / ₄	94 ¹ / ₂
4% — — — 1.	—	95 ³ / ₄	97
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.	—	88	88 ¹ / ₄
4% — — — 7.	—	92 ³ / ₄	93
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.	—	92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.	—	93	93 ¹ / ₄

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank	106 ³ / ₄	— ¹ / ₂	141 ¹ / ₂	142
Privatbank	—	—	106 ¹ / ₂	106 ³ / ₄
Landmandsbank	—	—	134 ¹ / ₂	134 ³ / ₄
Handelsbank	136 ¹ / ₄	—	136 ¹ / ₄	136 ³ / ₄
Grundejerbank	23	22 ³ / ₄	22 ³ / ₄	23
Burm. & Wain	92 ¹ / ₄	—	92	92 ¹ / ₄
Helsingørs Jærnsk.	4	73 ³ / ₄	73 ³ / ₄	74
Sukkerfabr.	248	247 ³ / ₄	247 ³ / ₄	248
Bryggeri Aktier	—	—	175	176

Vekselkurser d. 19. Oktbr. 1910.

	Gjort til	
	åvista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	89.70
London	18.18	18.14
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.60	—
Wien	75.70	—

Notering paa Berlins Børs d. 19. Oktbr. 1910.

Russiske Noter	216.80
4% Russiske Consols	92.25
3 ¹ / ₂ % — — — Boden Kredit	—
5% Mexikanske 1899	100.10
5% Rumænske Stats	101.75
4% — — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 24,000, „Danmark“ 10,000, „Norden“ 28,000, „København“ 268,000, „Carl“ 12,000, „Dannebrog“ 34,000, „Skjold“ 32,000, „Union“ 92,000, „Dampsk. af 1896“ 14,000, „Dansk-Russisk“ 70,000, „Østasiatisk“ 92,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden

N. SANDBERGS Skræderetablisement 5, Toldbodgade 5
1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningeh

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang
John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:
Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtøer etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'-0
16'-0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amallegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlboitermann, Kjøbenhavn.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amallegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Tlgr.-Adr.: »Schierbeck«

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Tlgr.-Adr.: „KAYDYHR“
6986. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Hægs Patent Bundfarver samt
og Patent Møنية samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. 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.

AVERTISEMENTSPRIS.

Forste Side pr. Petilinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Forretningsudvalgs Møde d. 21. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaal om Besættelsen af Vicekonsulatet i Jacmel paa Sydvestkysten af Haïti.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Besættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Brahestad.

3. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Forslag til Lov om Ændring i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer.

Kjøbenhavn, d. 25. Oktober 1910.

Tilsyn med Dampfartøjer. Som Medlemmer af det Udvalg til hvilket Forslag til Lov om Ændring i Dampskibstilsynsloven henvistes, har Landstinget, i sit Møde den 19. ds., valgt følgende: C. C. Andersen, Jørgen Berthelsen, Oluf Jensen, P. Nielsen, Olufsen, Rambusch, Sonne, Sørensen-Egaa og Tvede. Ministeren for Handel og Søfart betonedede stærkt ved Lovforslagets Behandling i Tinget, at han vilde være meget taknemlig, om Lovforslaget i alt Fald vilde kunne være færdigt til den 1ste Januar, da dette overfor de Nationer, med hvilke Regeringen har forhandlet, vil have ganske overordentlig stor Betydning. Der havde været ført Forhandlinger med England og Frankrig, og førtes for Øjeblikket Forhandlinger med Norge.

En Alarmerings-Slæbehage. For et Par Aar siden skete der paa Elben et Ulykkestilfælde, der krævede flere Menneskeliv; Ulykken skete ved, at et Par Bugserbaade ved en uheldig Manøvre under Bugseringen af et stort Skib blev kæntret af Slæbetrossen og sank, fordi det i det givne Øjeblik ikke var muligt at kaste Slæbetrossen los. Foranlediget heraf har der af flere nautiske Foreninger i Hamburg været udsat en Præmie for Opfindelsen af en Slæbehage, som var indrettet saaledes, at det til enhver Tid var muligt at kaste Slæbetrossen los, selv om der var stor Kraft paa den. Denne Præmie har fremkaldt et stort Antal af mere eller mindre vellykkede Opfindelser i den nævnte Retning, hvoraf enkelte har fortjent Anerkendelse. En Kommission, som har været nedsat for at bedømme de indsendte Opfindelser, er imidlertid kommet til det Resultat, at Opgaven endnu ikke kan siges at være tilfredsstillende løst. Den fremhæver navnlig, at Bestræbelserne maa gaa ud paa at konstruere en Slippeindretning, der beskytter Slæbebaaden imod at blive kæntret, uden at det bugserede Skib bliver kastet helt los i Farens Øjeblik, hvorved endnu større Ulykker maaske kan blive fremkaldt.

En af de nævnte Opfindelser, en saakaldt Alarmerings-Slæbehage, blev den 2. September d. A. forevist i Hamburg om Bord i Slæbedamperen »Fairplay VI.« for en Række Sagkyndige af Hagens Opfinder, Hr. Otto Hirt. »Hamb. Fremdenblatt« omtaler Opfindelsen meget rosende, da Forsøgene med den var særdeles vellykkede. Hagens Indretning skildres i Korthed saaledes: Hagen, der er anbragt saaledes, at den kan dreje sig omkring en Bolt, har paa sin bageste Ende en opstaaende Dorn, over hvilken der anbringes et Overfald af Jern, som holder Hagen i den rette Stilling. Paa Overfaldets Plade er der anbragt en Aftrækkermekanisme med en kort Vægtstang.

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Saasnart Skibsføreren trækker i en Line, som er forbundet med Vægtstangen, sættes en elektrisk Alarmklokke i Gang, hvorved Maskinpersonalet bliver gjort opmærksom paa, at der er Fare paa Færde, og kan ile op paa Dækket. Ved et yderligere Træk i Linen slipper Jernoverfaldet af Dornen, hvorved Hagen falder ned og slipper Slæbetrossen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1. den Skibe, kommende fra Distriktet indenfor Brindisi og Taranto, disse to Byer iberegnet, ved Dekret af 14. f. M. (gl. Stil) paalagte tre Dages Karantæne indskrænkes til to Dages effektiv Karantæne med Desinfektion, Overfarten ikke iberegnet;

2. den Skibe, kommende fra Braila, ved Dekret af 11. f. M. paalagte to Dages Karantæne ophæves, og Skibe kommende fra nævnte Havn tilstedes derfor fri Adgang efter personlig Undersøgelse af Mandskab og Passagerer.

Oprindelsescertifikater for Varer. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Søfartsministeriet har den spanske Sanitetsinspektion ved Bekendtgørelse af 6. ds. paabudt, at alle til Indførsel i Spanien over Land bestemte Varer fremtidig skal ledsages af Oprindelsescertifikat i Lighed med, hvad allerede er paabudt for Varer, der indføres ad Søvejen.

Firmaet Hecksher & Sønns Fallit. Konsul P. Fisker har i Gaar begæret det af ham ledede Skibsmægler- og Rederifirma Hecksher & Søn taget under Konkursbehandling ved Sø- og Handelsretten.

Overretssagfører Wolff er i Følge »Berl. Tid.« beskikket som Bestyrer saavel af Firmaets Bo som af Fiskers eget Bo.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Likvidatorerne i Dampskibsselskaberne Østersøen, Inga og Ocean meddeler, at de indtil anden Ordning træffes har overdraget Direktør Hein alene at lede den daglige Drift af Dampskibsselskabernes Skibe.

Konsulatvæsnet. Under 3. d. M. er den danske Konsul i Gibraltar, C. W. Mathiasen, efter Ansøgning i Naade afskediget fra nævnte Post.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Dampskibet „Sophie“s Stranding.

(Fra vor Korrespondent paa Vestkysten.)

Den 13. ds. strandede paa Kjærsgaard Strand Dampskibet »Sophie« af Danzig, ført af Kaptajn Mews, paa Rejse fra Granton til Hjemstedet med en Ladning Kul. Fra Hirtshals Fyr saas Skibet Kl. 4 om Morgenen. Vejret havde indtil dette Tidspunkt været nogenlunde, saa at Besætningen paa Skibet, som var strandet mellem Kl. 1 og 2 i Taage, ikke gjorde noget for at tilkalde Hjælp, men forsøgte selv at bringe Skibet af Grunden ved at kaste over Bord af Kulladningen. Men mellem Kl. 3 og 4 blæste det op med en forrygende NV. Storm, og Søen voksede i en Fart, saa Besætningen saa' sig nødsaget til ved Signaler at tilkalde Hjælp. Da man fra det en Mil nordligere beliggende Hirtshals Fyr bemærkede Signalerne, blev der straks telefoneret til Redningsstationen Nørre Tornby om at komme med Redningsapparaterne, og i Løbet af forholdsvis kort Tid var Redningsbaaden paa Strandingssstedet og gik ud, noget før det dagedes.

Det strandede Skib stod saa uheldigt, som det vel kunde, idet Boven var lige mod Land og Agterenden ret mod Søen, som brød over hele Skibet. Den pludselig opstaaede Storm og høje Sø havde forhindret Besætningen i at faa de aflagne Luger behørig skalket igen, saa at de reves bort af Søen, og Skibet var derfor snart fuldt af Vand og sunken, men endnu var der dog en Del af Skroget over Vandet. Paa dette Tidspunkt er Skibsdrengen forulykket, i hvert Fald har ingen set ham siden, og Besætningen mener, at han er styrtet ned i Lastrummet eller Maskinrummet.

Redningsbaaden gik ud og roedes med megen Besvær ud over Revlerne udenom Skibet, hvorefter den sakkede over Revlen ind ved Skibets Styrbords Side, hvor der skønnedes at være mest Læ. Men ved Agterenden af Skibet rantes Baaden af en voldsom Braadsø, som aldeles fyldte den og kæntrede den halvt over, og det er et Under, at en stor Ulykke her blev undgaaet. En af dens Mandskab, *Thomas J. Thomsen*, blev af Søen revet ud af Baaden og bort fra denne, drivende paa sit Redningsbælte. Næsten alle Redningsbaadernes Aarer var brækket, og det lykkedes derfor ikke at komme til ham, idet han forsvandt i den høje Braadsø. Redningsbaaden vedblev i lang Tid at ro rundt og søge efter ham, men det var forgæves, og først en Time senere drev han i Land paa Skallerup Strand. Han var da endnu i Stand til, støttet af to Mænd, som havde hjulpet ham i Land, at gaa et Stykke op, men pludselig faldt han sammen. Paa en tilstedekommande Vogn kørtes han op til den nærmestboende Strandfogeds Gaard, hvor der blev arbejdet med ham, og alle Midler anvendtes for at kalde Livet tilbage, men den tilkaldte Læge kunde ved sin Ankomst kun erklære, at Livet var udslukket.

Trods Tabet af de mange Aarer lykkedes det dog Redningsmandskabet at komme heldig i Land med Baaden langt i Læ af Strandingen, og der blev straks truffet Anstalter til at læsse Baaden og køre den op til Luvart samt at fremskaffe en ny Forsyning af Aarer, saa den kunde gaa ud igen. Redningsbaaden fra Skallerup var nu ogsaa kommen til Stede og gik ud et Stykke til Luvart af Strandingen, men ogsaa den drev i Læ af Skibet og opnaaede ikke Forbindelse, saa at den maatte søge Land.

Saa kom den fra Stationen Lilleheden ligeledes tilkaldte Redningsbaad. Hestene stod i det hvide Skum af Anstrengelse, da den kom paa Kysten, og hurtig blev den sat ud, men det gik den ikke bedre end de to andre Baade, den rivende Strøm førte den i Læ, og den maatte ogsaa søge til Land.

Forholdene var nu aldeles fortvivlede, Vinden var sprungen om til NO. og blæste endnu haardere end før, og Søen kom brydende fra denne Side, medens den samtidig ogsaa brød fra Vest, saa at det strandede Skib stod

som i et helt Vandbjerg, og der løb en haard Strøm Syd efter. Skibet var nu sunken saa meget, at næsten hele Skroget var forsvunden, der saas Dele af Kommandobroen og af Bakken, paa hvilken sidste enkelte af Besætningen havde surret sig fast, men de fleste var lyet op i Riggingen, hvorfra de vinkede ind til den paa Strandbredden talrigt tilstedeværende Menneskemængde om dog at komme og yde dem Hjælp.

Og der blev gjort alt for at yde dem saadan Hjælp. Redningsbaaden fra Stationen Lønstrup var ogsaa kommen til Stede, og alle fire Redningsbaade gjorde det ene Forsøg efter det andet, men alt var forgæves. Forholdene var ikke til at overvinde; Baadene kom godt nok ud i Skibets Nærhed, og de blev opankret saa nær som muligt ved Vraget, men de kunde ikke komme nær nok, da Søen som anført brød fra begge Sider. Der blev arbejdet med Ufortrødenhed af alle, og naar en af Redningsmandskabet paa Grund af Udmattelse var nødsaget til at give op, var der straks frivillige, som traadte til. I hver Gang en Redningsbaad landede, havde den Tab af Aarer, og Anker med Tov havde maattet stikkes ud eller kappes.

Der blev forsøgt at skyde dobbelte Redningsraketter ud, men ingen af disse kunde naa ud til Skibet, og selv om de havde naaet derud, vilde Redning med Raketapparaterne alligevel have været en Umulighed, dels paa Grund af den haarde Strøm, der vilde have ført Linerne mod Læ, men særlig fordi kun Masterne ragede op over Vandet.

Noget efter Middag var Lillehedens Redningsbaad igen kommen ud i Vragets Nærhed. Da fattede de Skibbrudne den Beslutning at springe over Bord for derefter at blive oplaget. Den ene efter den anden sprang fire af Besætningen ud. Heldigvis var de iført Redningsbælter, saa at de flød, og med Strømmen førtes de hen til Redningsbaaden, hvor kraftige Arme greb dem og halede dem ind i denne. Men saa var Redningsbaaden ogsaa for sit Anker ført et langt Stykke i Læ, og da en af de reddede Søfolk var i en saadan Forfatning, at det saa' ud til, at han hvert Øjeblik kunde dø, blev Ankertovet stukket ud, og Baaden søgte Land.

Nørre Tornby Redningsbaad var imidlertid atter kommen til Stede og gik uforfærdet saa tæt som muligt ind til Vraget og kastede Anker, da den igen fik en Braadsø, som truede med at kæntre den og slynge den ind mod den i Vandskorpen liggende Skibsside. Saa sprang der igen en Mand over Bord, men Strømmen førte ham forbi Redningsbaaden, og dennes Besætning kunde intet gøre til hans Frelse, da der med korte Mellemrum sprang fem andre af Besætningen i Søen, og Bestræbelserne maatte rettes paa at frelse disse, inden ogsaa de førtes bort af Strømmen, og det lykkedes at redde dem alle. Den forulykkede Mand drev noget efter i Land paa Kysten, og Oplivningsforsøg foretoges, men uden Resultat.

To andre Mænd af Skibets Besætning var allerede tidligere revet bort fra Bakken af en Braadsø, og der fandtes nu kun to Mand tilbage paa Vraget, nemlig Skibets Fører og 1ste Maskinmester. Redningsbaaden vedblev at nærme sig, men af de ilandkomne Folk meddeltes det, at den aldrende Kaptajn, der havde surret sig fast til en David, allerede for flere Timer siden var bukket under, og at Maskinmesteren var saa udmattet, at han ingenting kunde gøre til sin Frelse. Tilsidst skylledes Maskinmesteren bort fra Vraget; han blev optaget af Skallerup Redningsbaad, men var og blev død. Lønstrup Redningsbaad gik saa tilsidst ud for at hente Kaptajnen eller hans Lig, hvis saadant var muligt, men han var da forsvunden, og Liget drev noget efter i Land. Af den femten Mand store Besætning var der saaledes reddet ni, medens seks forulykkede.

Siden »Speed«s Stranding har der ikke fundet en saa sørgelig Stranding Sted paa Jyllands Vestkyst. Men en Trøst i Sorgen er det, at der ved denne som ved hin Begivenhed blev gjort alt, hvad der kunde gøres og udvist

et i høj Grad paaskønnelsesværdigt Mod. Redningsvæsenet havde ogsaa sit betydelige Tab, idet det mistede en af sine modige Mænd. Han var kun 29 Aar gammel og havde i syv Aar staaet i Tjenesten ved Stationen Nørre Tornby, ved hvilken hans Fader er Opsynsmand. For Deltagelse i den heltemodige Redning af Dampskibet »Beacon Light« Besætning for fem Aar siden havde han faaet tildelt en engelsk Redningsmedalje. En Enke begræder Tabet af en kær Ægtefælle, men det faar være hende en Trøst, at han har sat sit Liv til paa den smukkeste Maade, som kan tænkes.

—r—

En Fiasko for den franske Subventionspolitik.

I »Vereins Hamburger Rheders« sidste Aarsberetning henvises der til den tillagende Fare for en Forværrelse af Skibsfartens Forhold, som den hos fremmede Nationer mere og mere om sig gribende Subventionspolitik fører med sig, skriver »Hansa«. Der har ikke manglet Eksempler paa uheldige Følger af Statssubventioner til Skibsfarten og paa deres uheldige Virkninger med Hensyn til dennes økonomiske Trivsel. Mellem de Stater, som yder Skibsfartssubventioner, indtager Frankrig den første Plads. En Betragtning af den ikke subventionerede tyske Handelsflaades Forhold sammenlignet med den franske Handelsflaades ret kummerlige Udvikling, trods de uhyre, aarlige Subventionssummer, som den oppebærer fra Staten, er i og for sig et tilstrækkeligt Bevis for, at disse ikke fører til det ønskede Maal. Hvilket ødelæggende og for Rederierne skadeligt Tryk har de franske Sejlskibe ikke udøvet paa Fragtmarkedet ved paa Grund af deres Statssubventioner at have kunnet slutte til Fragtrater, der vilde have bragt ikke-subventionerede Sejlere store Tab. At de franske Sejlskibredier trods al denne Støtte fra Statens Side alligevel ikke gaar fremad i økonomisk Henseende, og at et og andet af dem endogsaa gaar Kæbsegang, maa vel i høj Grad synes forunderligt, men er ikke desto mindre Tilfældet. Bladet »Fairplay« berettede fornylig om to saadanne Rederiers Forretningsforhold. Det ene af disse har lige siden sin Stiftelse ikke kunnet betale noget Udbytte og nu likviderer det med det Resultat, at kun 40 pCt. af den oprindelige Kapital kan fordeles mellem Aktionærerne. Selskabets Aktiver udgør 1,690,000 Frcs., og det ejer fire Skibe, som er bogført med 2,589,041 Frcs. Sidste Aar opnaaede et af Skibene for en Rejse fra London til Portland en Fragt af 146,837 Frcs. og i Subsidiar 82,164 Frcs.; Gevinsten for Rejsen beløb sig til 60,024 Frcs. Uden Subventionsbidraget havde dette Skib altsaa maatte afslutte denne Rejse med et Tab af 22,000 Frcs. Et andet af samme Rederis Skibe opnaaede en Fragt af 105,076 Frcs. og i Subsidiar 96,918 Frcs. (hvoraf 54,648 Frcs. faldt paa Sejlads i Ballast). Gevinsten androg 55,562 Frcs. Uden Subventionsbidraget var Rejsen altsaa resulteret i et Tab paa 31,356 Frcs. Nu maa Skibene sælges og Selskabet opløses med det Resultat, at Aktionærerne har tabt 60 pCt. af deres Penge. Et saadant Krak viser tydeligt Subventionspolitikens tvivlsomme Virkning.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge bragt nogen Nedgang i Markedet med færre Fragttilbud og Nedgang i

Raterne for enkelte Lossehavne, specielt til Themsen. Sydbotten og Sydsverige har dog adskillige Laster; Rusland har nogle Oliekagelaster og enkelte Trælaster, medens Tyskland er mat paa Kornlaster. Danmark har afgivet og fremkommer med nogle Kornlaster, som har bidraget godt til Placering af den fremkomne Tonnage. Vestsverige og Østnorge har kun faa Fragter og maa nærmest betegnes som matte.

Returfragter Vest fra holder sig uforandret; men nogen Overflødighed af Laster er der ikke, Kulfragterne holder sig i 7 à 8 £ efter Størrelse og Havne med ret god Ekspedition fra Østkysthavne.

Angaaende de mindre Skibe er Forholdene stadig uforandret; fra Nordtyskland er saa godt som alle Kornlaster pr. Oktober dækket, og pr. November noteres og sluttet allerede nu flere Ladninger, gennemgaaende til uforandrede Rater. Rostock er dog noget opadgaaende og noterer $3\frac{1}{4}$ à $3\frac{1}{2}$ Mk. for Rug, hvilket imidlertid kun er lavt i Forhold til, hvad der betales fra andre nærliggende Pladser. Hamburg slutter vedblivende til $5\frac{3}{4}$ à 6 Mk., og der er Udsigt til, at Markedet vil holde sig derfra. Af de russiske Østersøpladser er det Libau, der stadig har Interesse og kan optage Tonnage, men til de hidtidige sædvanlige Rater 12 resp. 13 Mk. Sverige er atter lidt livligere fra de sydlige Pladser, og fra Lysekil noteres til Hamburg, Brunsbüttel 4 à $4\frac{1}{2}$ Mk., Stettin, Neufahrwasser, Königsberg 4 Mk. Danmark er fra Provinserne uforandret med Byglaster til Norge, Hamburg og Kjøbenhavn, ligesom en Del Skibe stadig placeres for Sukker fra Assens, Bandholm og Stege. Fra Kjøbenhavn sluttedes i sidste Uge lidt livligere, bl. a. for Hvede til Göteborg $2\frac{1}{4}$ Kr., Åhus 2 Kr., Vejle 10 Øre, Odense $11\frac{1}{2}$ Øre samt for Kokuskager til Aarhus 12 Øre, Gasrensingsmasse til Stettin 3 Mk.

Fra Sø og Land.

Et Parlamentsmedlem blandt Besætningen paa en Trawler. Mr. Tom Wing, der repræsenterer Grimsby i det engelske Parlament, har i denne Sommer tilbragt en Del af sin Ferie blandt Besætningen om Bord i en Trawler, der har fisket under Færøerne. Det var Mr. Wings Hensigt at lære Fiskernes Liv om Bord at kende paa denne Maade og tillige at se Tingene fra Redernes Standpunkt; han har derfor levet ligesom Besætningen, hjulpet til med Fiskeriet og deltaget i alt forefaldende Arbejde om Bord. Hans Paaklædning var ligesom Fiskernes, og hans Bagage var en almindelig Skibskiste. Forholdene om Bord i et almindeligt Skib, som gaar fra Havn til Havn for at tage Last her og der, kan paa ingen Maade sammenlignes med Forholdene om Bord i en Trawler. Denne gaar ud med et tomt Lastrum og Bunkerrummene fulde af Kul for at drage sin Last op af selve Havet. Det var disse forskellige Forhold Mr. Wing ønskede at lære nærmere at kende ved Selvsyn.

Trawleren »Cyrano«, i hvilken Mr. Wing gjorde Tjeneste som Reservemand, kom efter en tolv Dages haard Fisketur under Færøerne sidst i August tilbage til Grimsby. Mr. Wing har gjort den Erfaring, at en Trawlermands Liv er et haardt Liv. »Det er f. Eks. vaaskeligere, end man skulde tro,« ytrede han til en Interwiewer, »at tage Indvoldene ud af Fiskene, naar man sidder i en Fold, som Søerne slaar op over og fylder, og det er ogsaa noget af en Kunst at fyre under Kedlerne. Jeg formaade ikke at udrette meget vel det. Skibet huggede og rullede, saa det var et helt Kunststykke at tage en Skovl Kul og kaste den paa Ilden. Selv en øvet Mand forfejler sommetider Risten. Fiskerne er flinke Folk,« tilføjede Mr. Wing. »Cyrano« Besætning var en tynisk Samling, som ikke var udsøgt for min Skyld. De udfører en haard og farefuld Gerning med en Iver og et Humør, som er smittende, og de har praktisk set ingen Fritid. Arbejdets Ustandselighed om Bord var det, der forbaavtede mig mest, man bliver aldrig færdig med Arbejdet om Bord i en Trawler.«

Mr. Wing omtalte ogsaa Rederne fordelagtigt og roste den gode Kost, som Besætningen faar om Bord i Trawlerne.

Et ejendommeligt Ulykkestilfælde. Om Bord i en Newcastle Damper kom fornylig Kaptajnen og anden Styrmand saa slemt til Skade, at Skibet, der var afgaaet fra Tvne, maatte vende tilbage dertil. Der udbrød nemlig pludselig Ild i Spisekammeret lige op ad Kaptajnens og anden

Styrmands Køjer. Begge Officerer sov paa den Tid, og Ilden havde faaet saa godt fat, inden de blev vækket, at Blyet paa Kalyttens Trappetrin var smeltet. Ved at flygte op ad Trappen fik nu begge Mændene deres Fødder og Ben slømt forbrændt af det smeltede Bly. Styrmandens Saar var endogsaa meget alvorlige.

Havarier og Forlis.

Erindring, Dpsk. af Marstal, bar paa Rejse fra Methil til Svendborg haft haardt Vejr og har faaet Bagbords Redningsbaad knust.

Levensau, Dpsk. af Flensborg, der paa Rejsen fra Burnt-island til Stettin med en Ladning Kul grundstødt ved Hirtshals, er nu flot og ankom hertil for Dykkerundersøgelse. Af Ladningen er c. 100 Tons kastet over Bord.

Oberbürgermeister Adickes, Fiskedpsk. af Altona, indkom d. 20. ds. til Frederikshavn for at faa fjærnet en Fiskeline, den havde faaet i Skruen.

Marie, tysk Galease, kom d. 21. ds. paa Rejsen fra Hamburg til Nykjøbing S. paa Grund Syd for Hundested.

Hildur, Skonnert af Styrso, er Natten til 21. ds., paa Rejsen fra Lübeck til Göteborg med en Ladning Kunstgødning, grundstødt paa Hyldekrog Nakke. Svitseren assisterer.

Rapid, Skonnert af Kalmar, er paa Rejsen fra Sundsvall til Kjøbenhavn med Trælast indbragt til Libau fuld af Vand og forladt af Mandskabet, der har bjerget sig ind til Heberg.

Sørine, Barkskib af Fanø, er returneret læk til Charlton og er sat paa Land. Udsigterne for Bjergning er ringe.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, afg. Antwerpen 23./10. hertil. — Alexandra, Nielsen, afg.
Dartmouth 23./10. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 23./10.
til Cette. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 23./10. — Ant-
werpen, Maadsen, afg. Havre 19./10. til Tunis. — A. N. Hansen,
Kruise, afg. herfra 20./10. til Petersborg. — Arkansas, Petersen,
ank. New York 12./10. — Arno, Strubberg, afg. Dartmouth 20./10.
hertil. — Aurora, Fischer, afg. Swansea 22./10. til Leghorn. —
Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. herfra 21./10. til Riga.
— Beira, Lunge, ank. Havre 22./10. — C. F. Tietgen, Thomsen,
afg. New York 20./10. til Kristiansand. — Chr. Broberg, Mor-
tensen, pass. Dartmouth 12./10. for Toulon. — Christian IX,
Holm, afg. herfra 22./10. til Königsberg. — Dagmar, Bøgvad, ank.
Barcelona 23./10. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 23./10. —
Florida, Andersen, afg. Frederikshald 18./10. til Buenos Aires. —
Frederik, Thomsen, pass. Brunshüttel 21./10. for London. —
Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 16./10. — Georgios I,
Sørensen, afg. herfra 21./10. til Libau. — Hellig Olav, Holst,
ank. New York 18./10. — Hengest, Munk, afg. Riga 22./10.
hertil. — Hjelm, Kylesbeck, ank. Danzig 22./10. — J. C. Ja-
cobsen, Petersen, afg. Riga 23./10. til Petersborg. — Jolantha,
Simonsen, afg. Havre 22./10. til Dunkerque. — Kasan, Mikkelsen,
ank. Libau 19./10. — Kentucky, Andresen, ank. Boston 21./10.
— Kiev, Søberg, ank. Antwerpen 23./10. — Kursk, Gommesen,
ank. Petersborg 23./10. — Leopold II, Christensen, afg. Libau
22./10. til Hull. — Loire, Caignou, ank. hertil 20./10. —
Louise, Nellemann, ank. Algier 23./10. — Louisiana, Ørsted,
ank. Kristiania 22./10. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Pera
23./10. — Morsø, Sørensen, afg. herfra 20./10. til Petersborg. —
Moskov, Jon Jonsen, ank. Antwerpen 21./10. — Nicolai II,
Clauson Kaas, afg. Petersborg 23./10. hertil. — Nordjylland,
Petersborg, ank. Petersborg 22./10. — O. B. Suhr, Frisnette, ank.
Riga 20./10. — Omsk, Harder, ank. Hull 20./10. — Oscar II,
Hempel, ank. Kristiania, 24./10. — Pennsylvania, Lissner,
afg. Kristiania 24./10. hertil. — Perm, Jacobsen, pass. Brunshüttel
22./10. for London. — Pregel, Iversen, afg. Pillau 23./10. hertil.
— Saga, Wiberg, afg. Riga 23./10. til Antwerpen. — Seine,
Damp, afg. Åbo 22./10. hertil. — Texas, Muhldorff, afg. Buenos
Aires 18./10. hertil. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 23./10.
— Tiber, Bech, ank. Petersborg 18./10. — Tyr, Thaning, ank.
hertil 24./10. — United States, Gotsche, pass. Fair Isle 23./10.
for New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 23./10. — Karin,
afg. herfra 22./10. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 22./10.
til Swansea.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn
23./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Wladivostock 19./10.
til Hongkong. — Siam, Cortsen, ank. Antwerpen 17./10. — Cham-
pon, Hansen-Raun, afg. Port Said 17./10. til Lorient. — Pangan,
Gabe, afg. Nørre Sundby 22./10. til Frederiksstad. — Bandon,
Thomsen, ank. Bangkok 15./10. — Samui, de Fine-Licht, afg.
Suez 23./10. til Colombo. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Colombo

21./10. til Penang. — Cathay, Kruise, afg. Delagoa Bay 14./10. til
Galle.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St.
Thomas 9./10. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. London
21./10. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. Rotterdam 23./10.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Råfsø 23./10. til Barcelona. —
Nelly, Clausen, afg. Hudiksvall 22./10. til Hernösand. — Fanny,
Eriksen, pass. Kjøbenhavn 22./10. til Palma. — Lilly, Nielsen,
afg. Hirtshals 22./10. til Kratzwieck. — Alexy, Lorentzen, ank.
Liverpool 18./10. — Dagny, Sørensen, afg. Uleåborg 23./10. til
Wasa. — Mary, Bang, ank. Memel 22./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Åbo 22./10. til Carta-
gena. — Nautik, N. Nielsen, afg. Königsberg 20./10. til Jacob-
stad. — Nordsøen, Gram, afg. Cardiff 21./10. til Gloucester. —
Nora, Larsen, afg. Nantes 21./10. til Sevilla. — Ellen, Hansen,
ank. Stettin 22./10. — Fylla, Christensen, ank. Horsens 20./10. —
Gerda, Iversen, ank. Nystad 20./10. — Hebe, Gregersen, pass.
Gravesend 23./10. for Newcastle. — Inger, Schiff, afg. Åbo 22./10.
til Borgå. — Johanne, Thøgersen, afg. Kemi 23./10. til Saltvik.
— Karla, K. M. Nielsen, pass. Emden 14./10. til Barcelona. —
Laura, Pedersen, afg. Llanelly 20./10. til Kjøbenhavn. — Cito,
Jepsen, afg. Walkum 21./10. til Rochester. — Napoli, Brinch,
ank. Almeria 22./10. — Bodil, Uldal, afg. Cardiff 15./10. til
Kalundborg. — Dagmar, Mathiasen, pass. l'Ouessant 21./10. for
Hamburg. — Nerma, Mikkelsen, ank. Vejle 22./10. — Alfa,
Lauritsen, afg. Lorient 19./10. til Hull. — Marie, Jessen, afg.
Dunston 21./10. til Åbo.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt afg. Petersborg 20./10. til Ghent. — Johan Siem,
Nielsen, afg. London 20./10. til Petersborg. — Pawel Andre-
jef, Tannebek, ank. Dunkerque 20./10. — Harald Klitgaard,
Rasmussen, ank. Ghent 15./10. — Russ, Petersen, ank. Bristol
14./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Sveaborg 14./10.
— Excellence Plecke, Rasmussen, ank. Petersborg 16./10. —
Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Cardiff 12./10. til Mes-
sina. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita
Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, er ank. Ancona. —
Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Catania 20./10. til Azoff. —
Neva, Dahl, ank. Petersborg 16./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Hartlepool 21./10. —
Martha, Christensen, ank. Rouen 22./10. — Elna, Rathje, afg.
Nizza 22./10. — Therese, Pedersen, afg. Åbo 23./10. — Si-
mone, Møller, afg. Norrsundet 22./10. — Jeanne, Løffler, afg.
Norrsundet 21./10. — Vera, Riso, ank. Bordeaux 17./10. — Daisy,
Olsen, afg. Rouen 22./10. — Anine, Leth, ank. Mentona 19./10.
— Kamma, Larsen, afg. Bordeaux 19./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 22./10. — Freja, Niel-
sen, ank. Malmø 21./10. — Vera, Thing, ank. Genua 11./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Antwerpen 21./10. — Helene,
Sørensen, ank. Rouen 21./10. — Sjælland, Dam, afg. Reval 22./10.
— Agnete, Hansen, ank. Seaham 21./10. — Hermia, Son-
nichsen, afg. Blyth 21./10. — Alice, Schultz, afg. London 23./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Newport News 20./10. —
Patria, Larsen, ank. Newfairwater 18./10. — Gratia, Sørensen,
afg. Drammes 21./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam
18./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Ghent 20./10. — Granaria,
Poulsen, afg. Filadelfia 15./10. — Garbonia, Mathiasen, ank.
Munksund 19./10. — Estonia, Winckler, ank. Rotterdam 15./10.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Nantes 21./10. — Selandia,
Troensegaard, ank. Kjøbenhavn 22./10. — Secalia, Jensen, ank.
Savona 13./10. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 20./10.
— Boscia, Skovgaard, ank. Wiborg 14./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Rotterdam 6./10.

Vulcan. Vuleau, Nielsen, afg. Petersborg 21./10. til Rouen.
— London, Bom, ank. London 20./10. — Paris, Tholander, afg.
Nystad 18./10. til Trångsund. — Bryssel, Kaas, ank. Petersborg
19./10.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 20./10. til Rotter-
dam. — Wien, Boeck Hansen, ank. Tynen 21./10. — Roma,
v. Thun, ank. Methil 22./10.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, ank. South Shields 16./10.
— Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 11./10.

Nordsøen. Nordland, Møller, afg. Boness 18./10. — Kron-
prins Frederik, Andresen, pass. Skagen 19./10. for Grange-
mouth. — Holland, Poulsen, ank. London 18./10. — Rusland,
Madsen, afg. Cardiff 18./10.

Europa. Europa, Hansen, afg. Rotterdam 20./10. — Frank-
rig, Friis, ank. Aarhus 15./10. — Tyskland, Danstrup, ank.
Kjøbenhavn 17./10. — Belgien, Nielsen, afg. Windau 19./10.

(Fortsættes efter Danske Havne.)

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinktyr, og hvorfra der med Dampsiiren gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledetyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m i det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>Vand: 10 Øre pr. Td. til Maskinbrug. 33 Øre pr. Fad eller 3 Øre pr. Reg.-Ton til Skibsbrug. 3 Kr. naar Slanger benyttes til Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 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 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.	Ballastgift 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 besørget af her-værende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen 6 faste Kraner med indtil 10 Tons Løfteævine. Jernbanespor ved alle Kajer. To mindre Skibsreparationsværfter med Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastgift 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 Løfteævine. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørget af herværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Køl-blokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
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.	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. 80 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maaned-er efter Indførslen gen-udføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaende, Drægtighed og den Distance, der lodses, og ere meget moderat. 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 besørget af Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster; i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkomme-nde Arbejdsfor-mand (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, mo-derne Losse- og Lade-apparater, Havnekran til Loft af 80,000 Ø., Vand-forsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Hobro.	Rende med 14 Fod Vand fører til Havnene. Ved Bolværkerne fra 12—14 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1908. Bugsering efter Attale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfør Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibsmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. Jærnbanespor 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: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforuden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slotø 18 Fod. indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 1/2 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albuø 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.	Jærnbanespor ved Havnen, gode Oplagspladser, Køhalingplads, 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. Damp skibe, som alene anløbe for Kulforsyning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 1/2', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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—6¼ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - Oplagte Skibe er i Vintermaanederne afgiftsfri.	Ingen Lodstvang. Lods for større Skibe Nord fra ved Femø. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, 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 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 Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
Nyborg.	Rende 24 Fod. — Ca. 2800 løb. Fod Bolværk til større Skibe. (18—24 Fod Vand). — Bolværkerne indtil c. 8 Fod over Vandet. — Indsejlingen gunstig, Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund.	Skibsafgift Pr. Reg. Ton: Indg. 12 Ø Udg. 12 Ø. for her hjemmehørende Fartøjer det halve. Vareafgift: Moderat.	Bugserdamper uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moderate Afgifter.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 15 Øre pr. Td.	Losning og Lastning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 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.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige 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 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
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg.-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellen 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens 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-elevatore og Hejseværker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkeres Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og Proviantering indtil 24 Timer, fri.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes 5 Øre pr. Ton for indtil 200 Reg.-Tons, 4 Øre for de næste 100 Tons. og 1 Øre mindre pr. Ton for hver overskydende 100 Tons. For hver 100 Tons efter 500 Tons, betales pr. Ton 1 Øre.	Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 25 Øre pr. Td., dog ikke under 50 Øre. 10 Øre pr. Td., dog ikke under 1 Kr. til Maskinbrug.	Udføres billigt.	Maskinfabriker, Staal- og Træsksbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med 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 Slanger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til c. 200 Tons. Kran til 6 Tons. Jærnbanespor ved 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 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ 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 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træsksbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 550 Brutto Reg.-Tons.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 16./10. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Burntisland 21./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Blyth 22./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Stralsund 22./10. — Peter Willemoes, Møller, afg. Newcastle 21./10. — G. Kock, Jørgensen, ank. Yxpila 19./10. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Grangemouth 19./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 24./10. for nordg. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Reval 21./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Stettin 15./10. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Newcastle 22./10. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kiel 19./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Danzig 23./10. — Ajax, Brøsen, ank. Dunkerque 19./10.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 20./10. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Gedser 21./10. — Skinfaxe, Faber, afg. Hull 21./10. til Grangemouth. — Gulfaxe, Petersen, ank. Emden 20./10. — Rødfaxe, Vielandt, afg. Burntisland 21./10. til Korsør.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruse, ank. Mariager 20./10.

Æro. Vera, Thjellesen, ank. Rønne 19./10. — Kodan,

Hansen, ank. Antwerpen 19./10. — Rigmor, Petersen, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Fremad, Hansen, ank. Kristiania 19./10. — Kiana, Christensen, ank. Stockholm 19./10. — Majus Bay, Friis, ank. Tvedestrand 20./10. — Svalen, Rosenbæk, ank. Malaga 21./10. — Castor, Albertsen, ank. Flekkefjord 20./10. — Emilie, Friis, ank. Kristiania 20./10. — Marie, Boye, ank. Grangemouth 20./10. — Ceres, Bager, ank. Jersey 20./10. — Adele, Kock, ank. Vejle 21./10. — Emilie, Hansen, ank. Kjøbenhavn 21./10. — Irene, Jørgensen, ank. Cassablanca 20./10. — Bølgén, Friis, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Duen, Hay, ank. Kjøbenhavn 19./10. — Tobias, Boye, ank. Kjøbenhavn 20./10. — Mester, Petersen, ank. Neksø 21./10. — Freya, Petersen, ank. Haderslev 21./10. — Bertha, Madsen, ank. Bremen 21./10. — Marie, Weber, ank. Wismar 22./10. — Ino, Weber, ank. Fowey 22./10. — Ariel, Christensen, ank. Leith 22./10.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsart. — Kjøbenhavn, d. 25. Oktober 1910. — Dampskibet »Sophie« Stranding. — En Fiasko for den franske Subventionspolitik. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 987.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.
Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.
Lanterner med Certifikat.
Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. r162
Alt Skibsarbejde udføres.
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Jacob Holm,
Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansenc“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn,
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition,
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderf.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexo.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overrettsagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

„Husk“
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Hayne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredder 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Kjøbenhavn, d. 28. Oktober 1910.

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Højesteretssagfører Asmussen, der igennem en Aarrække er kendt med Forholdene i de Fiskerske Dampskibsselskaber, har udtalt følgende overfor »Berl. Tid.« om Aarsagerne til Misèren:

»Fra mange Sider giver man i disse Dage Konsul Fisker Skylden for Ulykken, uden at man tænker paa undskyldende Momenter. Fisker er Optimist og har været det i allerhøjeste Grad. Dette er en Fejl i en Virksomhed som hans, og derved har han forsynet sig mod Selskaberne. Men paa den anden Side maa man ikke glemme, at Fisker har vist, at han virkelig mente, at det vilde lykkes ham at klare alt, naar blot man holdt ud, og man bør lægge Mærke til, at han har stillet sig selv i Breschen. Han har stillet sin Formue og navnlig sin Kredit til Selskabernes Disposition, og derved er han nu selv bleven revet med i Ulykken. Det er rigtigt, at han har set alt for lyst paa Forholdene, men han har ogsaa selv maattet undgælde derfor i højeste Grad.

At Selskaberne gik i Stykker er i og for sig ikke saa mærkeligt. De i Forhold til Aktiekapitalen alt for store Laan i Skibene maatte under en lang Periode med stadig nedadgaende Konjunkturer absolut føles for haardt, og vi ser jo ogsaa, at de store Rentebetalinger har haft skæbnesvangre Virkninger. I gode Tider kan man med en saa stor Flaade som den Fiskerske paa 27 Skibe sagtens betale baade Udbytte og Renter, men naar de daarlige Tider kommer, skal man nok faa at vide, hvad Renter vil sige. Fisker har ikke været forudseende nok, han har haft for stor Lid til Fremtiden, men han tog heller ikke i Betænkning, da det gik galt, at gøre alt, hvad han kunde for Selskaberne, han skyede intel Offer, og det bør man nu efter min Mening ikke lade ude af Betragtning.«

Norsk Soretsdom. Erstatning for uretretteligt Afskedigelse. Ved Sandefjord og Sandherreds Sorets Dom af 13. Juli 1908, hvilken Dom er stadfæstet ved Højesteretsdom af 4. Juni 1910, blev Skibsreder Johan Bryde i Sandefjord dømt til at betale Kaptajn E. Gerrard i Kristiania Erstatning efter Skøn for Tab og Udgifter, der var Gerrard paaført ved hans vilkaarlige Afskedigelse, som engageret Fører af Dampskibet »Kronprins Olav«.

Kaptajn Gerrard var Fører af Dampskibet »Georgia« af Kristianssand, da han ved Kontrakt af Maj 1906 af Skibsreder Johan Bryde blev engageret som Fører af Dampskibet »Kronprins Olav«, der da var under Bygning i Middlesbro. Gerrard skulde have en Aarsløn af 4,500 Kr. og desuden de Gratifikationer, som Timecharterne gav. Han forpligtede sig til at tegne Aktier i Skibet for 50,000 Kroner. I Maj 1906 rejste han over til Middlesbro for at føre Tilsyn med Skibets Bygning. I November samme Aar modtog han Underretning fra Bryde om, at der var ansat en anden Fører af Dampskibet. Som eneste Grund herfor angaves, at den ny Fører vilde være i Stand til at tegne flere Aktier. Kaptajn Gerrard gik saa ledig til i April næste Aar, da han atter overtog sin gamle Stilling som Fører af Dampskibet »Georgia«.

Kristiania Soret har nu fastsat den Kaptajn Gerrard tilkommende Erstatning til 4,225 Kr.

(Norg. Sjøft.).

Udenrigsministeriet meddeler:

Varbergs Fyr. I Henhold til en fra den kgl. Konsul i Gøteborg modtaget Indberetning vil Varbergs Fyr i den nærmeste Tid faa en betydelig større Lysevne end hidtil.

Et nyt Fyrapparat vil blive installeret, hvorved Fyrets Synsvidde bliver ni Sm. i Stedet for nu kun tre.

Apparatet er allerede færdigt og vil blive indsat, saa snart Lodsbestyrelsen har givet sin Tilladelse til Forandringen.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1) den Skibe kommende fra Sardinien paalagte fem Dages Karantæne er ophævet, saaledes at Skibe kommende fra nævnte Ø tilstedes fri Adgang efter Lægeundersøgelse;

2) Skibe, der har forladt Tripolis efter den 26. f. M. (gl. Stil) paalægges effektiv Karantæne i to Dage med Desinfektion, Overfarten ikke iberegnet;

3) den Skibe kommende fra Port Said og Alexandria paalagte Karantæne af 24 Timer ophæves, saaledes at Skibe kommende fra disse to Havne tilstedes fri Adgang efter Lægeundersøgelse af Passagerer og Mandskab.

Aabnet Handelshavn. Port Arthur, 24. Oktober. (Ritz. Bur.). I Overværelse af de højeste Mynigheder og kinesiske og evropæiske Repræsentanter fejredes den 23. ds. Handelshavnens højtidelige Aabning for alle Nationer.

Bandholm Havn. Efter hvad »Lolland Falsters Stiftstidende« meddeler, vil Grevskabet Knuthenborg lade Bandholm Havn uddybe fra 14 til 18 Fod.

Hecksher & Søns Efterfølger. Der er den 25. ds. stiftet en Skibsmægler- og Befragtnings-Forretning samt Assurance- og Havari-Agentur under Firma Hecksher & Søns Efterfølger. Firmaets Indehavere er d'Hrr. I. A. Linneballe, I. Christophersen og Chr. Lund, som alle i en lang Aarrække har arbejdet i Firmaet Hecksher & Søn, og som af Sø- og Handelsrettens Skifteretsafdeling nu har faaet overdraget Afviklingen af dette Firmas løbende Forretninger.

Firmaet har overtaget Hecksher & Søns Forretningslokaler Amaliegade 33.

Hadsundbroens Paasejling. Aalborg, 25. Oktober. (Ritz. Bur.) Den gennemgaaende Jernbanetrakfik paa Hadsundbanen ventes i Løbet af et Par Dage genoptaget. Banens Ledelse har opnaaet en midlertidig Ordning, der ikke foregriber Afgørelsen af det eventuelle Erstatningsansvar.

Højesteretsdom. Den 24. ds. afsagde Højesteret Dom i Sagen mod Skibsfører Johan Olsen Kryger af Marstal, der den 31. December f. A. strandede med Skonnert »Elise Marie« af Marstal paa Sjællands Rev og derefter satte Ild paa Skibet for, som han har indrømmet under de afholdte Forhør, at forebygge Bjergning og opnaa Assurance for Skibets totale Forlis.

Dommen lød paa 80 Dages Fængsel paa sædvanlig Fangekost.

Sø- og Handelsretsdomme. Kjøbenhavn, 26. Oktober. (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Svitzers Bjergningsentreprise 22,000 Kr. med Renter for Bjergning af Damperen »St. Helens« af Trondhjem, der d. 26. Marts d. A. grundstødte paa Lyngby Strand ved Jyllands Vestkyst, samt 2,000 Kr. med Renter for Bjergning af Skonnerten »Nicoline« af Marstal, der d. 3. Maj d. A. grundstødte paa Salthammer Rev Øst for Snøgebæk.

Konsulatvæsenet. Kongen har under 1. d. M. efter Ansøgning afskediget ulønnet dansk Konsul i Odessa, G. Raffalovich.

Under 4. ds. har Udenrigsministeriet ansat Donald Johnson som ulønnet dansk Vicekonsul i Varberg under det kgl. Konsulat i Gøteborg.

Cirkulære Nr. 1 til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd.

Angaaende de Tidsrum, indenfor hvilke de i Dampskibstilsynsloven af 13. Februar 1903 § 18, andet Stykke, jfr. Bekendtgørelse angaaende nærmere Forskrifter for Tilsynet med Dampfartøjer m. m. (Hovedbekendtgørelsen) af 24. Februar 1910 § 78, omhandlede Eftersyn af den uvendige Skibsbund, Roret med dets Tapper, Skrueakserne med deres Lejer og alle under Vandet anbragte Søforbindelser (Bundeftersyn) skulle være foretagne, fastsættes følgende nærmere Bestemmelser:

I de Aar, da Synet omfatter Bundeftersyn, skal dette, for saa vidt det ikke foretages samtidig med Synet, ordentligvis have fundet Sted i det samme Kalenderaar som Synet, men kan ogsaa være foretaget i det nærmest foregaaende Kalenderaar, naar der derved ikke forløber længere Tid end højst 2 Maaneder mellem Bundeftersynet og det Syn, hvortil det hører. Dog skal et Bundeftersyn for et Skib, for hvilket der er anordnet saadant hvert Aar, ingensinde kunne indgaa som Led i flere end eet ordinært Syn.

Det er oplyst for Ministeriet, at Flydeevnen i enkelte Redningsbaade, anskaffede forinden Hovedbekendtgørelsen af 24. Februar d. A. traadte i Kraft, er tilvejebragt ved Hjælp af Luftkasser forfærdigede af Træ.

Saadanne Luftkasser skulle ved Synet grundigt efterses overalt, og navnlig bør Synsmændene forvise sig om, at Kasserne ere vandtætte.

Til Brug ved Fiskeriinspektionens og Fiskerikontrolens Foretagelse af Trykprøve af Kedler i Fiskerfartøjer med Dampkraft ville de hos Synsmændene beroende Trykpumper med Tilbehør i paakommende Tilfælde være at stille til Disposition for Inspektions- og Kontrollfartøjerne efter derom fremsat Begæring fra vedkommende Inspektionschef eller Fiskerikontrolør.

Inspektionen (Kontrollen) besøger Trykpumpernes Afhentning og Tilbagelevering i rengjort Stand; de herved foranledigede Omkostninger udredes af Statskassen, jfr. Dampskibstilsynsloven § 27.

I Følge den derom indeholdte Bestemmelse i Motorbekendtgørelsen af 25. Februar 1910 § 15, jfr. Indenrigsministeriets Bekendtgørelse Nr. 102 af 10. Juni 1905 § 14, skulle Motorer, der efter den 10. Juni 1905 opstilles i Fartøjer til Fremdrivning, have et paalideligt Gangskiftningsapparat.

Da det for Ministeriet er oplyst, at den paagældende

Bestemmelse navnlig i saadanne Tilfælde, hvor Tidspunktet for Motorens Indsættelse ikke med Sikkerhed har kunnet fastslaaes, ikke altid er fordret overholdt ved tidligere stedfundne Syn over smaa aabne Motorfartøjer med ringe Hestekraft, bør Synsmændene ved fremtidige Syn over saadanne Fartøjer, i hvilke Motoren er opstillet i Tidsrummet mellem den 10. Juni 1905 og den 25. Februar d. A. uden at opfylde den omhandlede Forskrift, efter Omstændighederne tilstaa de paagældende Fartøjers Ejere en passende Udsættelse med Manglens Afhjælpning samt derhos henlede de vedkommendes Opmærksomhed paa, at de til Ministeriet for Handel og Søfart vil kunne indgive Andragende om Dispensation i den ommeldte Henseende.

De paagældende Andragender skulle være ledsagede af de fornødne Oplysninger — navnlig angaaende Fartøjets Art og Størrelse, Motorens Hestekraft samt Tidspunktet for dens Indsættelse — hvis Rigtighed bør attesteres af Synsmændene.

Regning over de Udgifter, som det i Henhold til § 27 i Dampskibstilsynsloven af 13. Februar 1903, jfr. Instruksen af 28. Februar 1910, paahviler Statskassen at udrede, indsendes efter at være forsynet med Paategning af Synsstedets Politivirighed om, at de Synsforretninger, der have foranlediget de paagældende Udgifter, ere afholdte, ved Udgangen af hvert Kvartal til Ministeriet gennem Politivirigheden i den Jurisdiktion, i hvilken vedkommende Synsmænd have Bopæl.

Regningen udfærdiges, for saa vidt den omhandler Udgifter til Befordring, Dagpenge eller Foretagelse af Trykprøver, paa de ved Ministeriets Foranstaltning dertil trykte Blanketter og underskrives af samtlige Synsmænd og Stedfortrædere, som have deltaget i de paagældende Forretninger.

Paa Tjenesterejser kunne Synsmændene benytte 2den Klasses Jernbane og Kahytsplads (1ste Kahyt) samt i øvrigt de Befordringsmidler, som maatte udkræves. Det paahviler dog Synsmændene at drage tilbørlig Omsorg for, at Befordringsudgifter og Dagpenge i hvert enkelt Tilfælde ikke kommer til at overskride det nødvendige; de bør saaledes i Tide skaffe sig Oplysninger om, hvori Forretningen skal bestaa (om det drejer sig om Syn eller Bundeftersyn, om begge maskinyndige Synsmænd skulle foretage Eftersyn af Kedlerne o. s. v.). I Tilfælde af, at Skibet ikke ligger ved Bolværk, bør der i Tide træffes fornøden Aftale med Føreren om Synsmændenes Afhentning med Baad fra Skibet.

Ministeriet for Handel og Søfart, den 22. Oktober 1910.

O. B. Muus.

Emil Krogh.

Vejroversigt over Nordatlantehavet for November Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. Den gennemsnitlige Fordeling af Lufttrykket over Nordatlantehavet i November er omtrent som i Oktober, men Barometer-svingningerne og dermed ogsaa Stormene er i November i Tiltagende. Det hyppigst forekommende Fænomen paa de store Damperruter til Nordamerika er østgaaende Depressioner, men foruden dette viser der sig ogsaa et andet, der er karakteristisk for November og nærmeste Maaneder (Oktober til Januar), nemlig den lejlighedsvis Opræden af Omraader med lavt Tryk, der med samt de omgivende stormende Vinde i flere Dage holder sig paa meget nær samme Sted. Saadanne Systemer forekommer mellem Kap Verde, Azorerne og Kanalen.

NØ. Passatens Nordgrænse og SØ. Passatens ækvatorale Grænse har kun i ringe Grad ændret deres Beliggenhed, derimod er NØ. Passatens ækvatorale Grænse trængt langt mod Syd, saa at SV. Monsunen næsten ikke berører de Sejlskibsruter, der fører over Linien. — Omraader med over 5 pCt. Vindstille finder man, naar der ses bort fra det ækvatorale Bælte, kun ved NØ. Passatens Nordgrænse midt ude paa Oceanet, i stor Afstand Sydvest for Azorerne.

Storme. En Tiltagen i Stormhyppigheden sporer man næsten overall, men dog navnlig Øst for New Foundlands Bankerne paa 40° V. Lgd. Maksimum for Stormhyppighed (29,6 pCt.) ligger paa 40°—45° N. Br. og 40°—45° V. Lgd. Sydøst for Bankerne; ogsaa længere mod Vest i Golfstrømmen naar Stormhyppigheden hist og her indtil 22 pCt.

Orkaner. Vestindiske Cyklonstorme forekommer kun yderst sjældent i November.

Taa g h y p p i g h e d e n tager stadig af, særlig under den amerikanske Kyst, hvor der i November næppe forekommer 5 pCt. Øst og Sydøst for New Foundlands Bankerne ligger endnu en forholdsvis lille Strækning med 10 til 25, paa et enkelt Sted endog over 25 pCt. Taage.

Is forekommer sædvanligvis meget sjældent i November paa de Breddegrader, hvor Trafiken i Almindelighed foregaar.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de Ismeldinger, der er indløbet indtil den 19. ds., at der findes Is udfør Belle Isle Strædet. De forenede Damperruter synes at være isfri.

Hvad Havstrømmene angaar, da er Golfstrømmen nu svagere paa Højden af Kap Hatteras end i Oktober, ligeledes synes den sydgaende Labradorstrøm ved Østranden af Bankerne at tage af.

Nordækvatoralstrømmen tager derimod betydelig til i Udstrækning, idet den næsten hersker fra 30° N. Br. til 6°—7° N. Br. — dog er Forsætningerne deri som oftest ikke store.

Sejlskibsruter. Sejlskibe, der kommer fra Kanalen for sydgaende, bør med østlig Vind og faldende Barometer holde meget imod Vest, fordi der da (se Lufttryk og Vindforhold) mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør gaa Nord og Vest om.

Fragtmarkedet.

Medens det ikke kan nægtes, at Sortehavet etc. og tildels Middelhavet er flovet noget af i Løbet af den sidste halve Snes Dage, bevarer de fleste andre ledende Markeder deres Fasthed. Efter den enorme Forretning, som fandt Sted hele forrige Maaned og i Begyndelsen af denne, fra Sortehavet, Azow og Donauen, har en Reaktion ikke været andet, end hvad man kunde vente sig, da Dampere i Massevis sendtes den Vej ned, tildels i Ballast, og naar vi ovenfor siger, at Markederne er flovere, saa er dermed ikke ment, at Raterne, saaledes som de nu er, ikke er lønnende. De er blot lavere, end da de var paa Højdepunktet, men endnu lever de dog en ganske pæn Fortjeneste, og det ser i Øjeblikket nærmest ud til, at de næste Svingninger vil blive i opadgaende Retning; thi der skal endnu være betydelige Kvantaa Korn, som venter paa at komme til Afskibning. Nordamerika har sluttet til Aarets højeste Rater, og en Række Dampere fandt Beskæftigelse til gode Fragter paa Timecharter. Fra La Plata har Begæret efter Tonnage været mindre, og Raterne er c. 1/ lavere. Hvorledes Markedet vil udvikle sig for den ny Høst er det umuligt at have nogen begrundet Mening om paa

nærværende Tidspunkt. Østen har kun fragtet sparsomt, og Raterne viser ingen nævneværdige Forandringer. Fra Østersøen har der derimod fundet en særdeles livlig Forretning Sted, og i mange Tilfælde sluttedes der til højere Rater, end vi i aarevis har set. Kulfragterne til Middelhavet viser lidt Opgang, men i andre Retninger ligger de temmelig uforandret. Blandt de sidste Afslutninger nævner vi:

Østen. Filippinerne/Middelhavet eller U. K. Kontinentet, Lumpsum 31/3 Copra-Basis, Madraskysten/Marseille 25/9 for Palmekærner pr. Januar, 26/3 pr. 15.—30. November. Kalkutta til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 20/3 Dødvægtbasis pr. November. Kurrachee 16/, Hamburg 16/6. Bombay 19/ én, 19/6 to Havne, Dødvægtbasis.

Sortehavet etc. Store Baade fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson c. 9/6 udsøgt Havn, 9/9 à 10/ Weser eller Hamburg. Mindre Baade (c. 3,000 Tons) 11/ N. C., 11/6 Hamburg. Azow, større Baade c. 11/3 »any«, 11/9 Hamburg, mindre 12/ N. C., 12/6 Hamburg. Taganrog/Birkenhead sluttedes prompt 4,500 Tons Baad 11/. Sulina stille; sidst betalte Rater 11/9 à 12/ N. C.

Middelhavet. Aleksandria/Hull 10/6, London eller Hamburg 11/6 pr. Oktober. For Erts sluttedes til 11/6 Huelva/Nordamerika pr. November, 11/ pr. December, 6/6 Algier/Tyne Dock, fri Despatch. Bona/Rotterdam 8/6, Benisaf/Middelsbro 8/6 »full terms«. — Bilbao/Rotterdam 5/3, Middelsbro 5/4½, Stockton 5/6, Cardiff 4/6.

Nordamerika. New York/Australien (4 Havne) c. 32/6 pr. Ton, New Zealand 23 Cents Petroleum. Golfhavn for Tømmer La Plata c. 117/6 pr. November, 120/ pr. December, Rio Janeiro 125/ pr. November, Rotterdam og U. K. (to Lossehavne ialt) 87/6 à 90/ pr. December. Paa Form »O« betalles 37/6 à 38/9 og paa Netto Charter 12/6 U. K. eller Kontinentet pr. November. Wilmington/Liverpool eller Bremen 27/6 Bomuld, November. Paa Timecharter 4/ Dødvægt, Levering U. S., Tilbagelevering Evropa.

La Plata. Fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 11/3 à 11/4½ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn), prompt, 12/ pr. December.

Østersøen. St. Petersborg/London, Hull eller Rotterdam 1/5¼ à 1/6 Hvedebasis, Emden, Weseren 1/7½. For skaaren Last 32/6 à 33/6 London, Hfl. 17 à 18 Holland, Frcs. 35½ Caen (550), Mk. 25 pr. Favn Pulpwood eller Props Rotterdam. Fra Reval 1/3¾ London eller Rotterdam. Riga 24/ D/B London, Hfl. 12½ à 13 Holland, Frcs. 29 Antwerpen, 30 Rouen, 11¼ à 11½ Havrebasis Rotterdam, 1/ Antwerpen, Mk. 12 Rugbasis for Smaabaade til Østsverig eller Sydsverig. Fra Libau 11¼ à 11½ London eller Rotterdam, 1/ Antwerpen eller Dunkerque, 1/3 à 1/4½ Rouen. Fra de tyske Havne sluttedes en Del til Rotterdam c. Mk. 5½ Dødvægt, og for Sukker betalles 8/6 Stralsund/Greenock (1,500). Gefle/London 24/ D. B. B., Wiborg/London 27/, Skellefteå/Østkysten 31/ pr. Favn Kortprops, Jacobstad/BristolKanalen 39/6 à 40/.

Kulfragterne. Firth of Forth 3/7½ Kronstadt (2,100), 3/7½ Riga (1,700), 4/3 Stockholm (2,200), 4/7½ Wismar (1,200), 4/10½ Vejle (725), 6/9 Savona eller Livorno (3,200). Fra Tyne eller Blyth 4/3 Gefle (2,700), 3/10½ Swinemünde (1,700), 3/6 Korsør (3,100), 4/ Hamburg (2,100), 6/ Marseille (2,700), 5/9 Port Said (4,000). Cardiff betalte 5/ Swinemünde (1,200), 4/3 Antwerpen (1,500), 5/4½ Lissabon (2,000), 6/9 à 7/ Genua (2,000—5,000), 6/ Neapel (4,000), 6/9 à 6/10½ Triest, 5/6 à 5/9 Port Said, 9/ Colombo, 14/6 Hongkong, 15/3 Nagasaki, 7/6 Las Palmas, 8/ Kap Verde, 15/ River Plate, 13/6 à 14/ Montevideo.

Havarier og Forlis.

Zeus, Dpsk. af Gøteborg, kom d. 26. ds., paa Rejsen fra London til Østersøen med en Ladning Kokes, paa Grund i Sundet udfør Landskrona. Svitzers assisterer.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.
Anbefales særligt D'rr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. hertil 26./10. — Alexandra, Nielsen, afg. Dartmouth 23./10. hertil. — Algarve, Borries, afg. herfra 23./10. til Cette. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 26./10. til Arendal. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 25./10. for Tunis. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Petersborg 24./10. — Arkansas, Petersen, afg. New York 23./10. — Arno, Strubberg, ank. hertil 25./10. — Aurora, Fischer, afg. Swansea 22./10. til Leghorn. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 24./10. — Beira, Lunge, afg. Havre 26./10. til Dunkerque. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 20./10. til Kristianssand. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 25./10. — Christian IX, Holm, ank. Pillau 24./10. — Dagmar, Bøgvad, ank. Barcelona 23./10. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 24./10. til Libau. — Florida, Andersen, afg. Frederikshald 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. London 23./10. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 16./10. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 23./10. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 18./10. — Hengest, Munck, afg. herfra 25./10. til Riga. — Hjelm, Kyllesbeck, afg. Danzig 26./10. hertil. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 25./10. — Jolanta, Simonsen, afg. Dunkerque 25./10. hertil. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 19./10. — Kentucky, Andresen, afg. Boston 26./10. til Filadelfia. — Kiew, Søeberg, ank. Antwerpen 23./10. — Kursk, Gommesen, afg. Petersborg 26./10. til Trångsund. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 26./10. — Loire, Craignou, afg. herfra 24./10. til Stettin. — Louise, Nellemann, ank. Almeria 26./10. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 25./10. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Pera 23./10. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. hertil 26./10. — Nordjylland, Petersborg, ank. Petersborg 22./10. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Riga 25./10. til Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Hull 24./10. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 25./10. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 25./10. — Perm, Jacobsen, ank. London 24./10. — Pregel, Iversen, afg. Pillau 23./10. hertil. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 26./10. for Antwerpen. — Seine, Damp, afg. herfra 25./10. til Bordeaux. — Texas, Muhldorff, afg. Buenos Aires 18./10. hertil. — Thyra, Jørgensen, afg. Trondhjem 26./10. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Petersborg 18./10. — Tyr, Thaning, afg. herfra 25./10. til Windau. — United States, Gotsche, pass. Fair Isle 23./10. for New York. — Viking, Meyer, ank. Stettin 27./10. — Karin, afg. herfra 22./10. til Manchester. — Vadsø, afg. Swansea 25./10. hertil.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Petersborg 20./10. til Ghent. — Johan Siem, Nielsen, afg. London 20./10. til Petersborg. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Dunkerque 20./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. London 23./10. — Russ, Petersen, ank. Bristol 14./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 23./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Petersborg 16./10. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Messina 24./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Ancona 19./10. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Catania 20./10. til Azoff. — Newa, Dahl, ank. Petersborg 16./10.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Helsingør 25./10. for Cartagena. — Nautik, N. Nielsen, ank. Jacokstad 24./10. — Nordsoen, Gram, ank. Gloucester 22./10. — Ellen, Hansen, ank. Stettin 22./10. — Fylla, Christensen, ank. Horsens 20./10. — Gerda, Iversen, ank. Nystad 20./10. — Hebe, Gregersen, ank. Newcastle 25./10. — Inger, Schiff, ank. Borgå 24./10. — Johanne, Thøgersen, ank. Hudiksvall 25./10. — Laura, Pedersen, pass. Hanstholm 25./10. for Kjøbenhavn. — Cito, Jepsen, pass. Helsingør 24./10. for Rochester. — Napoli, Brinch, ank. Almeria 22./10. — Bodil, Uldall, ank. Kalundborg 22./10. — Dagmar, Mathiasen, ank. Hamburg 25./10. — Norma, Mikkelsen, afg. Vejle 25./10. til Stettin. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 25./10. til Odense. — Marie, Jessen, pass. Helsingør 26./10. for Åbo. — Nora, Larsen, afg. Nantes 21./10. til Sevilla.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Hartlepool 24./10. — Martha, Christensen, ank. Rouen 22./10. — Elna, Rathje, afg. Nizza 22./10. — Therese, Pedersen, afg. Åbo 23./10. — Simone, Møller, afg. Norrsundet 22./10. — Jeanne, Løffer, afg. Norrsundet 21./10. — Vera, Riso, ank. Bordeaux 17./10. — Daisy, Olsen, ank. Tynen 25./10. — Anine, Leth, ank. Mentona 19./10. — Kamma, Larsen, ank. Swansea 23./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Methil 24./10. — Helene, Sørensen, afg. Rouen 25./10. — Sjælland, Dam, pass. Hottenau 26./10. for Rotterdam. — Agnete, Hansen, afg. Seaham 25./10. — Herminia, Sonnichsen, ank. Karrebæksmunde 26./10. — Alice, Schultz, afg. Newcastle 26./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Windau 22./10. — Freja, Nielsen, ank. Malmø 21./10. — Vera, Thing, ank. Genua 11./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 21./10. til Rouen. — London, Bom, afg. London 25./10. til Methil. — Paris, Tholander, afg. Trångsund 25./10. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 26./10. til London.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Petersborg 20./10. til Rotterdam. — Wien, Boeck Hansen, ank. Tynen 21./10. — Roma, v. Thun, afg. Methil 25./10. til Kjøbenhavn.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Tynen 22./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Rouen 11./10.

Nordsoen. Nordland, Møller, ank. Aarhus 22./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Grangemouth 22./10. — Holland, Poulsen, ank. Methil 24./10. — Rusland, Madsen, afg. Cardiff 18./10.

Europa. Europa, Hansen, ank. Sunderland 22./10. — Frankrig, Friis, ank. Kronstadt 25./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Kjøbenhavn 17./10. — Belgien, Nielsen, ank. London 25./10.

Dansk-belgisk Dampskibsselskab. Dronning Olga, Petersen, ank. Gøteborg 25./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. Newport News 20./10. — Patria, Larsen, ank. Newfairwater 18./10. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 26./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 18./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. South Shields 22./10. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 15./10. — Crabonia, Mathiasen, afg. Munksund 22./10. — Estonia, Winckler, afg. Petersborg 23./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Riva de Sella 23./10. — Selandia, Troensegaard, afg. Kjøbenhavn 26./10. — Secalia, Jensen, ank. Savona 13./10. — Frumentia, Andersen, afg. Wiborg 20./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Wiborg 25./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 23./10.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Kjøbenhavn 24./10. — Rimplax, Westergaard, ank. Gjedser 21./10. — Skimplax, Faber, ank. Grangemouth 22./10. — Gulfaxe, Petersen, ank. Emden 20./10. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Korsør 25./10.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Kjøbenhavn 24./10. til Petersborg. — Tranquebar, van Deurs, afg. Wladivostok 19./10. til Hongkong. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 23./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Port Said 17./10. til Lorient. — Pangan, Gabe, afg. Frederiksstad 25./10. til Middlesbro. — Bandon, Thomsen, ank. Bangkok 15./10. — Samui, de Fine-Licht, afg. Suez 23./10. til Colombo. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Colombo 21./10. til Penang. — Cathay, Kruse, afg. Delagoa Bay 14./10. til Galle.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 9./10. til Demerara. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 22./10. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. Rotterdam 22./10.

Dania. Ely, Meinertz, pass. Kjøbenhavn 26./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, ank. Hernösand 24./10. — Fanny, Eriksen, pass. Kjøbenhavn 22./10. for Palma. — Lilly, Nielsen, ank. Kratzwieck 24./10. — Alexy, Lorentzen, ank. Liverpool 18./10. — Dagny, Sørensen, afg. Vasa 25./10. til Lovisa. — Mary, Bang, afg. Memel 25./10. til Nederkalix.

(Fortsættes Side 671.)

Lys derfra gennem \emptyset . til N. 88° \emptyset ., midt i Indløbet til Elven; rødt Lys derfra til N. 71° \emptyset . Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 64° $0'$ $35''$ N. Br. 11° $28'$ $25''$ \emptyset . Lgd.

Vestre Kjelnesund Fyrlampe, Varangerfjord, er et Fyr mod To-Formærkelser og viser rødt Lys fra N. 19° V. til N. 25° V.; fri V. om Vestergrund; hvidt Lys derfra til N. 33° V., fri \emptyset . om Kjim og Trømandsholm ved Skogerø; grønt Lys derfra gennem V. og S. til S. 34° \emptyset ., fri \emptyset . om Skogerø og Reus; hvidt Lys derfra til S. 39° \emptyset . Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° $51'$ $5''$ N. Br. 30° $4'$ $10''$ \emptyset . Lgd.

Kjelnesund Fyr, Varangerfjord, er et Lynfyr, der viser hvidt To-Lyn hver 10 Sek.; det lyser fra N. 75° \emptyset . gennem N. og V. til S. 55° V. Flammens Højde: 28 m. Synsvide: 15 Sm. Brændetid: 15de August—14de April. Taagesignal gives med Horn, To-Sted hver $\frac{1}{2}$ Minut. 69° $52'$ $10''$ N. Br. 30° $12'$ $40''$ \emptyset . Lgd.

Jarfjord, Lille Jarfjordnes i Varangerfjord, er et Fyr med En-Formærkelser og viser rødt Lys fra N. 35° \emptyset . til N. 9° \emptyset ., fri V. om Stangkjær; hvidt Lys derfra gennem N. til N. 23° V., fri \emptyset . om Holmengraalundet; grønt Lys derfra gennem V. til S. 23° V., midt i Indløbet til Skipshavn; hvidt Lys derfra gennem S. til S. 3° \emptyset ., fri V. om Danasjoknes. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, $4\frac{1}{2}$ Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° $48'$ $0''$ N. Br. 30° $27'$ $10''$ \emptyset . Lgd.

Kvalsvik Fiskerfyr er tændt. Det brænder fremtidig fra 20de Juli—15de Maj. 62° $21'$ $50''$ N. Br. 5° $33'$ $50''$ \emptyset . Lgd.

Gjesnæken Fiskerfyr er tændt. 66° $13'$ $0''$ N. Br. 12° $8'$ $10''$ \emptyset . Lgd. (Kort Nr. 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. Kjøbenhavn 1910.)

2367. Retelse til »E. f. S.« Nr. 1555, 1910. Oterholm Sund. Oterholm Sund Fyrlampe viser rødt Lys fra S. 6° V. gennem V. til N. 64° V.; hvidt Lys derfra til N. 61° V., i øvrigt som angivet.

2368. Fyr tændt. Helgoland, Tyskland. Det hvide og røde, faste Fyr ved Helgoland nye Havn er tændt, det viser rødt Lys fra c. S. 83° \emptyset . til S. $52\frac{1}{2}^{\circ}$ \emptyset ., hvidt Lys fra S. $52\frac{1}{2}^{\circ}$ \emptyset . til S. 44° \emptyset ., rødt Lys fra S. 44° \emptyset . til c. S. 6° \emptyset .. Den N.-lige røde Lygrænse (S. 83° \emptyset .) er ikke skarp, den gaar over i et svagt, hvidt Skær, der lyser N. efter til Bandaneira Lys- og Klokketønde. Den S.-lige røde Lygrænse (S. 6° \emptyset .) gaar paa samme Maade over i et svagt, hvidt Skær, der lyser S. efter til Hogstean Klokketønde. 54° $10'$ $46''$ N. Br. 7° $53'$ $47''$ \emptyset . Lgd.

Lystønde 2 i Helgoland S.-Havn er inddraget. Lystønde A/A bliver liggende indtil den sidste Halvdel af November. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2335. Kjøbenhavn 1910.)

2369. Lystønde ombyttet med Baaketønde. Bocht van Watum. Ems. Holland. Den røde Lystønde E. E., Kobbenplate, ombyttes om kort Tid med en rød Baaketønde G. A. og den røde Baaketønde G. A. i Oostfriesche Gaatje mærkes G. A. A. Lystønde E. E.: 53° $25'$ N. Br. 6° $56'$ \emptyset . Lgd.

Mindste Dybde i den hvide, faste Lysvinkel i Watum Fyr er nu 3 m. Da Farvandet stadig sander til, bør selv mindre Skibe ikke benytte denne Lysvinkel.

2370. Nyt Løb afmærket. Noordergronden, Zeegat van Terschelling. I et nyt Løb over Noordergronden er udlagt følgende Sømærker: Spidstønde Nr. 1 i 9 m Vand paa 53° $24'$ $38''$ N. Br. 5° $5'$ $26''$ \emptyset . Lgd. Spidstønde Nr. 2 i 7 m Vand paa 53° $24'$ $20''$ N. Br. 5° $6'$ $19''$ \emptyset . Lgd. Stumpstønde Nr. 1 i 9 m Vand paa 53° $24'$ $45''$ N. Br. 5° $5'$ $45''$ \emptyset . Lgd. Stumpstønde Nr. 2 i 5 m Vand paa 53° $24'$ $31''$ N. Br. 5° $6'$ $20''$ \emptyset . Lgd. Den mindste Dybde i det ny Farvand er $3\frac{1}{2}$ m og findes i Linien: Rød Kurletønde med Kegle over Diamant (Engelsche Hoek)—Spidstønde Nr. 2. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2243. Kjøbenhavn 1910.)

2371. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjetønde. Middeldrug. Zeegat van Texel. Middeldrug røde Lystønde er ombyttet med en rød Lys- og Fløjetø-

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas \emptyset -Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og \emptyset -Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2352. Taagesignal forandres. Anholt Havn. Kattegat. Den 1ste November 1910 forandres Taagesignalet ved Vinkelfyret paa den N.-lige Ydermøles Hoved ved Anholt Havn til: Kimen med Klokke i 10 à 15 Sek. hver 1 Minut. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 236. Havne-Lods, Side 14. Fyr-Fort. Nr. 96.)

2353. Oplysning om Fyr. Sejt Mark. Horsens-Fjord. Jyllands \emptyset -Kyst. Kattegat. Sejt Mark S.-lige Ledefyr ligger paa 55° $49'$ N. Br. 9° $57'$ \emptyset . Lgd. Det N.-lige Ledefyr ligger 410 m N. 58° \emptyset . fra det S.-lige Ledefyr. I øvrigt er Fyrene uforandrede. (Kort Nr. 117. 156, 160 og 227. Danske Lods, 7de Udgave, Side 208. Havne-Lods, Side 60. Fyr-Fort. Nr. 149.)

2354. Vrag borttaget. Rungeted \emptyset . Sundet. Vraget af den i Sundet ud for Rungeted sunkne Galease er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2299. Kjøbenhavn 1910.)

2355. Fyr i Uorden. Akranes-Skagi. Island. Akranes-Skagi Fyr, paa V.-Kysten af Island er i Uorden. Det vil snarest muligt atter blive bragt i Orden. 64° $18'$ $46''$ N. Br. 22° $3'$ $3''$ V. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2356. Fyr forandret. Sandö. Östergötland Skærgaard. Sverig. Sandö Fyr er nu forandret til et Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Lysvinklerne er uforandret. Synsvide: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. 58° $10'$ $20''$ N. Br. 16° $55'$ $25''$ \emptyset . Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2219. Kjøbenhavn 1910.)

2357. Fyrskibet »Storbroten« drevet fra Station. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Storbroten« er drevet fra Station. 60° $25'$ N. Br. 19° $10'$ \emptyset . Lgd.

2358. Farvand afmærket. Fårgrund—Wäxör. Östra Udde. Helsingfors. Distrikt. Finske Bøgt. For $3\frac{1}{2}$ m dybtgaaende Fartøjer er der afmærket et nyt Farvand fra Bågakars Farvand ved Holmen Fårgrund, ledende V. om Strömsö, til Farvandet N. om Torsö ved Wäxör Östra Udde. Følgende Sømærker er udlagt: Paa \emptyset -Siden af Östra Fjærdsgrund i 9 m Vand en Vager med hvid og rød Stage med en rød, opadvendt Kost over en rød, nedadvendt Kost. 59° $55'$ med hvid og rød Stage med en rød, opadvendt Kost over en rød, nedadvendt Kost. Paa en sort, opadvendt Kost. 59° $55'$ $13''$ N. Br. 23° $46'$ $15''$ \emptyset . Lgd. Paa V.-Siden af Demholm Rev i 6 m Vand en Vager med sort og hvid Stage med

en sort, nedadvendt Kost over en sort, opadvendt Kost. 590 55' 44" N. Br. 230 45' 13" Ø. Lejd. Paa Ø-Siden af Baststukkens Hall i 6. m Vand en Vager med hvidt og rød Slage med en rød, opadvendt Kost over en rød, nedadvendt Kost. 590 56' 5" N. Br. 230 45' 5" Ø. Lejd. Den S-ligste Vager paa Strømsø Fjeldsgrund er flyttet lidt NØ, hen i 7. m Vand paa 580 59' 58" N. Br. 230 46' 5" Ø. Lejd. og Vageren paa 590 55' 0" N. Br. 230 46' 10" Ø. Lejd. er inddraget.

Hvide Baaker er oplært: Paa SV-Spidsen af Demholm. 590 55' 45" N. Br. 230 45' 15" Ø. Lejd. Paa Y-Siden af Lilla Demholm. 590 55' 53" N. Br. 230 45' 9" Ø. Lejd. Paa NØ-Spidsen af Baststukkub. 590 56' 11" N. Br. 230 44' 48" Ø. Lejd.

2359. Anmærkning forandret. Pitkosari Ø. Viborg Distrikt. Finske Bægt. Vageren paa S-Siden af 2., m Grunden Ø. for Pitkosari er inddraget og en Vager med hvidt og rød Slage med en rød, opadvendt Kost over en rød, nedadvendt Kost er ndlagt Ø. for Grunden, hvor det dybeste Vand findes. 600 37' 4" N. Br. 280 40' 24" Ø. Lejd.

2360. Tønder udlagt. Veritasgrund. Østtiet. Greisvalder Bødden. Tyskland. Paa S-Siden af Veritasgrund er udlagt to røde Spirtrønder. 540 15' 5" N. Br. 130 50' 4" Ø. Lejd. og 540 12' 4" N. Br. 130 49' 5" Ø. Lejd. (Kort Nr. 160.)

2361. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2311, 1910. Sassiniz. Rugen. Lys- og Klokketønden ud for Sassiniz Havn viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 12 Sek. Lys 6 Sek., Mørke 2 Sek., Mørke 2 Sek. (Kort Nr. 160.)

2362. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Fra den 1ste November til den 20de December 1910 og fra den 5te januar til den 22de Marts 1911 kan afholdes Skydeøvelser fra Kysten ud for Branne Berge mellem Kl. 1 og Kl. 4 Em. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde Kiel C—Hotel Schilkesee, mod Ø. af Linien: Tønde Kiel C—Kiel D—Friedrichsort Fyr, mod S. af Forhængelsen af Linien: Laboe Mølle—Tønde Kiel C. Som Signal for, at det nævnte Areal vil være spærret om Eftermiddagen, hejses de internationale Signalflag SD paa det nærmeste Fort. Fra samme hejses under Skydningen en rød Dobbeltstander, og Pladsen er spærret for al Sejlsads.

2363. Skydeøvelser. Kieler Fjord. Fra den 30te November til den 20de December 1910 kan afholdes Skydeøvelser fra Batterierne ved Kiel mellem Kl. 9½ Fm. og Kl. 2 Em. (fra den 15de til 20de December indtil Kl. 3 Em.) og mellem Kl. 5 Em. og Kl. 10 Em. Naar der skydes, hejses en rød Dobbeltstander og en Kægle med Spidsen opad paa Batteriet, hvorfra der skydes, og en rød Dobbeltstander eller en rød Lanterne ved Bulk paa Fyrskibet »Bulke«, paa Friedrichsort Fyrtaarn og paa Politidampene; ved Kiel-Düsternbrok hejses en rød Dobbeltstander. Politidampene tører et rødt Flag forude. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Bulk Fyr—»Bulke« Fyrskib—Stein, og mod S. af Linien: Friedrichsort Fyr—Kortigen Bro, fra den 15de—20de December udvides Skydepladsen til 540 28' N. Br. og 100 20' Ø. Lejd. Under Skydning af Skydepladsen spærret for al Sejlsads. Naar der ikke skydes den følgende Dag, hejses det internationale Signalflag A, fra Kl. 3 Em. til Mørkets Frenthud, paa Signalsstationerne ved Kiel-Düsternbrok samt ved Friedrichsort Fyr.

II. Kattegat og Skagerrak.

2364. Fyr tændes. Norge. Den 1ste November 1910 tændes følgende Fyrlamper:

Østnorske Fyrlampe, ved Bastø i Kristiansfjord, er et Fyr med To-Formørkelser og viser grønt Lys fra N. 620 Ø. til N. 710 Ø., fri S. om Bastø; hvidt Lys derfra gennem Ø. til S. 530 Ø., fri N. om Melfordhaae; rødt Lys derfra til S. 420 Ø., fri V. om Skjærgaard og vel fri V. om Melfordhaae; hvidt Lys derfra til S. 160 Ø., fri Ø. om Skjærgaard; grønt Lys derfra gennem S. til S. 330 V., fri V. om Smaskejer; hvidt Lys derfra gennem V. til N. 110 V., fri V. om Bastøhaae; rødt Lys derfra gennem N. til N. 150 Ø. Flammens Højde: 12 m.

Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. 590 21' 35" N. Br. 100 31' 10" Ø. Lejd.

Midskejer Fyrlampe, ved Risør, er et Fyr med En-Formørkelser og viser rødt Lys fra N. 320 Ø., fri V. om Løkere og Græholm, til N. 140 Ø., fri Ø. om Buviksgængen; grønt Lys derfra gennem N. til N. 60 V., fri V. om Buviksgængen og fri Ø. om Skonnørskjær og Bræholmhaae; grønt Lys fra S. 400 V., fri Ø. om Badskejerholm til S. 250 V., fri Ø. om Bjørnskejer; rødt Lys derfra til S. 130 V., fri V. om Skibholm og Snkteroppen. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. 580 43' 15" N. Br. 90 15' 25" Ø. Lejd. (Kort Nr. 196.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 939. Kjøbenhavn 1909.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2365. Vrag. Dogger Banke. Nordsøen. Et Vrag med Mastene c. 1 m over Vandet er rapporteret paa c. 540 45" N. Br. 20 56" Ø. Lejd.

2366. Fyr tændes. Norge. Den 1ste November 1910 tændes følgende Fyrlamper:

Blevik Fyrlampe, Sletten, er et Fyr med To-Formørkelser og viser hvidt Lys fra N. 90 V., netop fri V. om Landet N. for Stenmevik, gennem V. og S. til S. 40 Ø., fri V. om Skølsøhøne og vel fri V. om Kvalen; rødt Lys derfra til S. 340 Ø., midt i Sundet mellem Skølsøhøne og Saaleholm; grønt Lys derfra til S. 60 Ø. Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 590 28' 45" N. Br. 50 13' 50" Ø. Lejd.

Dyrnes Fyrlampe, Y-Siden af Bømmelø, er et Fyr med To-Formørkelser og viser grønt Lys fra S. 30 Ø. gennem S. til S. 10 V., fri Ø. om Uduene; hvidt Lys derfra til S. 80 V., netop fri af Kjøholmshøgen og Dyrnesfl.; rødt Lys derfra til S. 380 V., fri V. om Svartensfl.; grønt Lys derfra gennem V. til N. 850 V., fri N. om Norderne; hvidt Lys derfra til N. 720 V., fri S. om Svartegrund; rødt Lys derfra til N. 40 V., midt i Gissund; grønt Lys derfra gennem N. til N. 240 Ø. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 590 35' 55" N. Br. 50 10' 20" Ø. Lejd.

Terneskejerfl. Fyrlampe, ved Hangsholm, er et Fyr med En-Formørkelser og viser grønt Lys fra S. 880 V. til S. 790 V., netop fri S. om Landgrunden fra Freke, hvidt Lys derfra til S. 600 V., fri N. om Hangsholm; rødt Lys derfra gennem S. til S. 160 Ø., fri Ø. om Hangsholm og Bjørneholm; hvidt Lys derfra gennem Ø. og N. til N. 160 V., midt mellem Skornholm og Grønneskejer; rødt Lys derfra til ind paa Storholm. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 620 10' 40" N. Br. 50 24' 25" Ø. Lejd.

Ytre Langholm Fyrlampe, N. for Kristiansund, er et Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek.; det viser grønt Lys fra S. 280 V. til S. 590 V., fri N. om Odskejerne og Engelen; hvidt Lys derfra til S. 650 V., fri S. om Hølløkkgrund; rødt Lys derfra gennem V. til N. 670 V., fri N. om Gripværet; hvidt Lys derfra til N. 560 V., fri S. om Gøtaren; grønt Lys derfra til N. 530 V., fri N. om Gøtaren; hvidt Lys derfra til N. 490 V., fri S. om Løntaren og Andre Gaaesfl.; rødt Lys derfra gennem N. til N. 540 Ø., fri S. om Eløflin; hvidt Lys derfra til N. 600 Ø., fri N. om Lindvaagsvortna; grønt Lys derfra til N. 700 Ø. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Brændetid: 20de Juli—15de Maj. 630 11' 20" N. Br. 70 52' 0" Ø. Lejd.

Egeghogtangen Fyrlampe, ved Stenkjær, er et Fyr med En-Formørkelser og viser rødt Lys fra N. 860 V., fri S. om Høe, gennem V. til S. 880 V., fri S. om Ytre Løgrund; hvidt Lys derfra til S. 680 V., fri N. om Storresøen; grønt Lys derfra til S. 300 V., fri V. om Rødskejer; rødt Lys derfra til S., fri Ø. om Rødskejer; hvidt Lys derfra til S. 600 Ø., fri S. om Sandbanken fra Elven; grønt

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2398. Fyr forandret. **Punta Stilo, Golfo di Squillace, Italien V.-Kyst.** Det midlertidige, hvide Fyr med En-Formærkelser paa Punta Stilo viser indtil videre hvidt, fast Lys. 38° 26' 46" N. Br. 16° 34' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 831. Kjøbenhavn 1910.)

2394. Fyr forandret. **Brindisi, Italien.** Det grønne Fyr paa Molen S. for Forte a Mare viser nu atter fast Lys. 40° 39' 9" N. Br. 17° 58' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1736. Kjøbenhavn 1910.)

2395. Fyr forandret. **Pynt Spena (Morganillo), Østerrig-Ungarn.** Det hvide, faste Fyr paa Pynt Spena er ombyttet med et hvidt Lynlyt, der hver 7 Sek. viser Tre-Lyn. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 9 Sm. 10 m højt, hvidt Taarn. Der er ingen Vagt. Fyret lyser Horisonten rundt, undtagen fra N. 10° V. Fønnen N. og Ø. til S. 22° Ø., hvor det helt eller delvis skjules af Land. 45° 4' 4" N. Br. 14° 26' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1794. Kjøbenhavn 1910.)

2396. Midlertidigt Fyr tændt. **Milna, Brazza.** Det røde og grønne, faste Havnefyrt paa Biaka Pynt, Milna Havn, er slukket og et midlertidigt rødt, fast Fyr er tændt 4 m N. for Havnefyret. 43° 19' 3" N. Br. 16° 26' 3" Ø. Lgd.

2397. Lystønde midlertidigt udlagt. **Melilla, Marokko.** Ved Yderenden af en under Bygning værende Bølgebryder ved Melilla Havn er udlagt en midlertidigt Lystønde, der viser grønt Lys. Der er ligeledes udlagt en Tønde, der flyttes efterhaanden som Arbejdet rykker udefter. Melilla Havn: 35° 17' 3" N. Br. 2° 56' 3" V. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.Kyst.

2398. Fyrs Beliggenhed. **Ras Kegomacha, Pemba, Afrika.** Ras Kegomacha Fyr ligger paa 4° 52' 35" S. Br. 39° 40' 40" Ø. Lgd.

2399. Grund. **Freshwater Island, Ø. Salat Sinki, Singapore.** 7,3 m Vand er fundet 9 Kbl N. 17° Ø. fra Pulo Jong og N. 77° Ø. fra Freshwater Island SØ-Pynt.

Grunden med 9,3 m, 12 Kbl N. 17° Ø. fra Pulo Jong, eksisterer ikke. Pulo Jong: 1° 13' N. Br. 103° 47' 3" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 886. Kjøbenhavn 1910.)

X. Asiens Ø.Kyst med Japan.

2400. Baake opført. **Timboel Rif, Sangkapoera, Bawean S.-Kyst, Java N.** Paa Timboel Rif, Sangkapoera Red, er opført en Baake med Trekant (ikke officiel). Sangkapoera: 5° 51' S. Br. 112° 39' Ø. Lgd.

2401. Fyr forandres. **Semafor flyttes, Cap Saint Jacques, Fransk Indo-Chine.** I Februar 1911 slukkes det hvide, faste Fyr paa S.-Spidsen af Cap Saint Jacques og der tændes et hvidt Blinkfyrt, der viser To-Blink hver 10 Sek., paa Top A paa Cap Saint Jacques. Flammens Højde: 197 m. 15 m højt, hvidt Taarn 10° 20' 10" N. Br. 107° 4' 27" Ø. Lgd.

Semaforen ved Cap Saint Jacques Fyr flyttes i den nærmeste Fremtid til det ny Fyr paa Top A. Under Flytningen vises Signalerne fra en Gaiffel paa Fyrtaarnets Galeri.

Karantænebestemmelser m. m.

2402. Karantænebestemmelser. **Malta.** — Palermo er erklæret for smittet af Kolera. Adalia og Kysten af Marokko mellem Rabat og Casablanca er erklæret for smittet af Pest.

Italien. — Adalia er erklæret forsmittet af Byldepest.
Tunis. — Provinsen Tripolis er erklæret for smittet af Kolera.

tønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 52° 56' 56" N. Br. 4° 33' 2" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2372. Afmærkning forandret. **Wester Schelde.** I Wester Schelde er der foretaget følgende Forandringer i Afmærkningen:

I Sloec er udlagt en grøn Vragtønde ved Vraget af »Phoenix« paa 51° 26' 40" N. Br. 3° 38' 46" Ø. Lgd.

I Everingen ligger Stumpstønde Nr. 17 nu i 9,3 m Vand paa 51° 21' 20" N. Br. 3° 52' 20" Ø. Lgd. og sort Lystønde Nr. 19 i 9,3 m Vand paa 51° 21' 54" N. Br. 3° 53' 20" Ø. Lgd.

I Zuidergat ligger rødt og sort vandret stribet Lystønde Nr. 31 nu i 8,3 m Vand paa 51° 23' 2" N. Br. 4° 2' 25" Ø. Lgd.; rødt og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 33 med Kegle er ombyttet med en Stumpstønde Nr. 33 og Stumpstønde Nr. 35 er ombyttet med rødt og sort vandret stribet Kugletønde Nr. 35 med Kegle.

I Schaar bij Walsorden ligger Stumpstønde Nr. 1 nu i 5,3 m Vand paa 51° 23' 7" N. Br. 4° 3' 14" Ø. Lgd. og Stumpstønde Nr. 2 i 4,3 m Vand paa 51° 22' 56" N. Br. 4° 3' 53" Ø. Lgd. Stumpstønde Nr. 3 er udlagt i 3,3 m Vand paa 51° 22' 44" N. Br. 4° 4' 39" Ø. Lgd. Spidstønderne Nr. 1 og 2 er inddraget. Mindste Dybde i Schaar bij Walsorden er 3,3 m.

I Farvandet oven for Bat ligger Stumpstønde Nr. 44 med Diamant nu i 7,3 m Vand paa 51° 23' 48" N. Br. 4° 12' 37" Ø. Lgd.

I Nauw van Bat ligger rødt Lystønde Nr. 37 nu i 7,3 m Vand paa 51° 23' 45" N. Br. 4° 11' 33" Ø. Lgd.

Den røde Lysvinkel i Rilland lave Fyr lyser nu fra rød Lystønde Nr. 33 til Spidstønde Nr. 36.

2373. Forstaaende Forandring i Belysning. **Gromarty Firtl. Skotland.** Den 26de Oktober 1910 forandres Gromarty røde og grønne, faste Fyr til et hvidt og grønt Fyr med En-Formærkelser hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. Det viser grønt Lys fra S. 78° V. til S. 87° V.; hvidt Lys derfra gennem V., N. og Ø. til S. 86° Ø. 57° 41' N. Br. 4° 2' V. Lgd.

Saamtidig udlægges en Lys- og Fløjstønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek., ved Yderenden af East Sutor Spit, 14 Kbl S. 59° Ø. fra Castle Craig House, og paa S.-Siden af Indløbet til Fjorden en sort Stumpstønde, 10,3 Kbl S. 26° V. fra Castle Craig House, der ligger paa 57° 42' N. Br. 3° 58' 3" V. Lgd. (Kort Nr. 179 og 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2374. Lystønde midlertidigt udlagt. **Carnot Dige, Boulogne, Frankrig.** En rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys, er midlertidigt udlagt c. 200 m uden for Carnot Dige, der forlænges. 50° 43' 57" N. Br. 1° 33' 59" Ø. Lgd.

2375. Vrag afmærket. **Havre.** Sluppen »Marie-Eugénie« ligger sunket 265 m S. 58° V. fra Fyret paa S.-Diget ved Havre. Vragtønde er udlagt 50 m NV. og 50 m SO. for Vraget. 49° 29' 3" N. Br. 0° 5' 20" Ø. Lgd.

2376. Vrag afmærket. **Chichester, England.** Vraget af Sejlfartøjet »Sylvia« ligger V. for Selsea Bill paa 50° 44' 3" N. Br. 0° 53' 3" V. Lgd. Mast over Vandet. En grøn Vragtønde er udlagt ved Vraget.

2377. Signal-Station flyttet. **Spithead.** Lloyd's Signal-Station er flyttet fra Nomans Fort til Horse Fort, der ligger paa 50° 45' N. Br. 1° 4' 2" V. Lgd. Fyrskib, og lade dem vaje indtil de er besvarede.

2378. Fyr forandret. **Monkstone, Bristol Channel.** Den 26de Oktober 1910 forandres det hvide Fyr med En-Formærkelser paa Monkstone Baake til et hvidt Blinkfyrt, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Saamtidig foretages Lysstyrken. 51° 24' 5" N. Br. 3° 6' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2379. Baake opført.** **Les Bluniens.** **Iles Glénans.** **Frankrig.** Paa Les Bluniens, paa V.-Kysten af Glénans, er opført en sort og hvid stribet Baake med Diamant som Topbetegnelse i Stedet for det gamle Taarn, der er ødelagt af Havet. 47° 43' 23" N. Br. 4° 3' 52" V. Lgd.
- Om kort Tid indtræges Spiritlønden paa N.-Siden af Indløbet til Les Bluniens Kanal.
- 2380. Fyr forandret.** **Guethary.** **Baie de Saint Jean de Luz.** De to hvide Fiskerfyr ved Guethary Havn er forandret til røde Fyr. Fyrhuset til Saint Jean de Luz Fortyr er nu hvidt. 43° 23' 17" N. Br. 1° 40' 10" V. Lgd.
- 2381. Lys- og Klokketønde udlagt.** **Bajo Ter.** **Ria de Arosa.** **Spanien.** Ved Bajo Ter, Ria de Arosa, er udlagt en Lys- og Klokketønde, der viser grant Lys. 42° 34' 25" N. Br. 8° 53' 54" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1997. Kjøbenhavn 1908.)
- 2382. Grund fundet.** **Vinalhaven Island S.** **Penobscot Bay.** **Maine.** **Forenede Stater i Nord-Amerika.** En Grund med 3,5 m Vand er fundet S. for Vinalhaven Island, midt imellem Sheep Island og Carrers Island.
- 2383. Grunde.** **Vest Penobscot Bay.** **Maine.** Bay Ledge i Indløbet til Vest Penobscot Bay har kun 0,5 m Vand ved Middellavvande. Et Steenve gaar fra 0,5 m Skedet ud i N. t. Ø., i 0,5 Sm Afstand findes 9,4 m Vand, i 0,5 Sm Afstand 11,5 m Vand. En Klippe med 8,5 m Vand ligger 1¼ Sm N. 38° Ø. fra Bay Ledge.
- 2384. Afmærkning forandret.** **Broad Sound Channel.** **Boston Harbour.** **Massachusetts.** I Broad Sound Channel er foretaget følgende Forandringer: Alle efternavnte Lystønder viser Lys med En-Formkøller hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek.
- Broad Sound Channel Entrance Lystønde Nr. 2, der viser rødt Lys, og dens Spiritlønde 2 ligger N. 12° V. fra Boston Fyr og N. 50° Ø. fra Long Island Head Fyr.
- Broad Sound Channel Entrance Lystønde Nr. 1, der viser hvidt Lys, og dens Spiritlønde 1 ligger N. 7¼° V. fra Boston Fyr og N. 53¼° Ø. fra Long Island Head Fyr.
- Broad Sound Dredged Channel Eastern Entrance Spiritlønde Nr. 2 hedder nu Broad Sound Channel Spiritlønde Nr. 4.
- Commissioners Ledge Stumplønde Nr. 1 er ombyttet med Broad Sound Channel Lystønde Nr. 3, der viser hvidt Lys, og dens Spiritlønde 3.
- Broad Sound Dredged Channel Spiritlønde 2 A er ombyttet med Broad Sound Channel Lystønde Nr. 6, der viser rødt Lys, og dens Spiritlønde 6.
- Devils Back Stumplønde Nr. 3 hedder nu Broad Sound Channel Stumplønde Nr. 5.
- Broad Sound Dredged Channel Spiritlønde 4 A hedder nu Broad Sound Channel Spiritlønde Nr. 8.
- Aldridge Ledge Stumplønde Nr. 5 er ombyttet med Broad Sound Channel Lystønde Nr. 7, der viser hvidt Lys, og dens Spiritlønde 7.
- Turning Spiritlønde Nr. 4 er inddraget.
- Broad Sound Channel Lystønde Nr. 10, der viser rødt Lys, og dens Spiritlønde 10 ligger S. 63¼° V. fra The Graves Fyr og N. 2¼° V. fra Narrows Fyr.
- Rams Head Lystønde Nr. 7 og dens Spiritlønde 7 hedder nu Broad Sound Channel Lystønde Nr. 9 og dens Spiritlønde 9.
- Broad Sound Channel Lystønde Nr. 12, der viser rødt Lys, og dens Spiritlønde 12 ligger N. 29¼° V. fra Narrows Fyr og N. 81° Ø. fra Deer Island Fyr.
- Broad Sound Dredged Channel Western Entrance Spiritlønde Nr. 6 er inddraget.
- Lovells Island North Part Spiritlønde Nr. 9 hedder nu Broad Sound Channel Spiritlønde Nr. 11.
- Boston Fyr: 42° 19' 41" N. Br. 70° 53' 26" V. Lgd.
- 2385. Afmærkning forandret.** **Little Narragansett Bay.** **Rhode Island.** I Little Narragansett Bay er foretaget følgende Forandringer:

- Sandy Point Flats Spiritlønde Nr. 4 hedder nu Dredged Channel Spiritlønde Nr. 4 og ligger N. 28° V. fra Watch Hill Fyr og N. 64¼° Ø. fra Stonington Outer Breakwater Fyr.
- Dredged Channel Spiritlønde Nr. 6 ligger nu N. 22¼° V. fra Watch Hill Fyr og N. 70¼° Ø. fra Stonington Outer Breakwater Fyr.
- Knuckle Spiritlønde Nr. 8 hedder nu Dredged Channel Spiritlønde Nr. 8 og ligger nu N. 13½° V. fra Watch Hill Fyr og N. 76¼° Ø. fra Stonington Outer Breakwater Fyr.
- Turn Tønde Nr. 10 hedder nu Seal Rocks Tønde Nr. 10 og ligger N. 6° V. fra Watch Hill Fyr og N. 82½° Ø. fra Stonington Outer Breakwater Fyr. Watch Hill Fyr: 41° 18' 14" N. Br. 71° 51' 32" V. Lgd.
- 2386. Fyr forandret.** **Block Island.** **Rhode Island.** Block Island Fyr viser nu hvidt Lys med Tre-Formkøller hver 11 Sek., Lys 5 Sek., Mørke ½ Sek., Lys 2½ Sek., Mørke ½ Sek., Lys 2¼ Sek., Mørke ¼ Sek., Lys 2¼ Sek., Mørke ¼ Sek., Lys 41° 13' 40" N. Br. 71° 34' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2097. Kjøbenhavn 1910.)
- 2387. Vrag afmærket.** **East River.** **New York.** En sort Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formkøller hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt i 15 m Vand, N. 55° Ø. fra Negro Point Bluff Flagstang og S. 4° Ø. fra Sunken Meadow Fyr, for at afmærke Vraget af en Skonnert. Sunken Meadow Fyr: 40° 47' 48" N. Br. 73° 54' 57" V. Lgd.
- 2388. Klippe fundet.** **Holl Gate.** **East River.** **New York.** I Holl Gate er fundet en Klippe med 4,5 m Vand ved Middellavvande, c. 190 m S. 14¼° Ø. fra Mill Hooks N.-lige Fyr, der ligger paa 40° 46' 52" N. Br. 73° 56' 18" V. Lgd. Man bør gaa SØ, om Mill Hook med stor Forsigtighed, da der er flere Grunde med under 5,5 m Vand.
- 2389. Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« atter udlagt.** **North Carolina.** Fyrskibet »Cape Lookout Shoals« Nr. 80 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 72 er inddraget. 34° 20' N. Br. 76° 25' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1208. Kjøbenhavn 1910.)
- 2390. Fyrskibet »Frying Pan Shoals« atter udlagt.** **North Carolina.** Fyrskibet »Frying Pan Shoals« Nr. 1 er atter udlagt og Reservefyrskib Nr. 53 er inddraget. 33° 28' 23" N. Br. 77° 36' 6" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 884. Kjøbenhavn 1910.)

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

- 2391. Fyr tændt.** **Yalkubu Point.** **Yucatan.** **Mexico.** Paa Yalkubu Point er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Flammens Højde: 33 m. Synsvide: 16 Sm. 3de Orden. 33 m højt rødt og hvidt vandret stribet Taarn med Fyrasserbygning. 21° 32' N. Br. 89° 37' V. Lgd.
- Det midtertidige, hvide Blinkfyr er slukket. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1619. Kjøbenhavn 1909.)

VII. Syd-Amerikas Ø.- og V.-Kyst.

- 2392. Fyr midlertidig slukket.** **Santos Harbour.** **Brasilien.** Alle Fyrene ved Indløbet til Santos Harbour er slukket indtil videre. Santos Harbour: 24° 3' S. Br. 46° 16' V. Lgd.

Provinserne Caserta, Salerno, Rom og Palermo samt Øen Sardinien er erklæret for kolerafri.
Østerrig-Ungarn. — Kommuneu Bata N. for Mahács, Tolna, er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.
Kort eller Bogs Nr. N 2534
Forenede Stater i Nord-Amerika: (1st. ed.) Canada. — Nova Scotia: Halifax Harbor, with plan of Halifax Dockyard.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Asnæs Fiskerfyr i Uorden. Store-Bælt.

Asnæs Fiskerfyr er i Uorden. Det viser nu fast Lys og vil ikke kunne bringes i Orden inden Brændetidens Udløb den 1. November d. A.
Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 27. Oktober 1910.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Brahestad 22./10.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Rouen 25./10. — E. M. Dalgas. Møller, ank. Swinemünde 26./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Svendborg 26./10. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Stralsund 22./10. — Peter Willemoes, Hansen, pass. Kjøbenhavn 25./10. for sydg. — G. Kock, Jørgensen, ank. Yxpila 19./10. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Kiel 25./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Königsberg 24./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Reval 21./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Liverpool 24./10. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Newcastle 22./10. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Kiel 26./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Danzig 23./10.

Sejlskibe.

Æra. Dana, Petersen, ank. Bohia 22./10. — Alfa, Madsen, afg. Hudiksvall 20./10. til Cassablanca. — Kirstine, Jensen, pass. St. Catherines Point 21./10. — Ingolf, Olsen, ank. Shoreham 24./10. — Johanne, Stegmann, ank. Kiel 22./10. — Henry, Bager, ank. Swinemünde 23./10. — Lauritz, Folmer, ank. Bandholm 24./10. — Hansigne, Boye, afg. Malmø 23./10. til Wemyss. — Christine, Rasmussen, ank. Hals 25./10. — Malfridur, Hansen, ank. Aarhus 25./10. — Marthing, Friis, ank. Guernsey 25./10. — Svip, Jensen, ank. Haderslev 24./10. — Haabet, Rise, ank. Lübeck 24./10. — Alf, Hansen, ank. Skive 24./10. — Ellen, Lauritzen, ank. Dysart 25./10. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Hadsund 25./10. — Rota, Ohlsen, ank. Shoreham 25./10. — Valkyrien, Weber, pass. Prawle Point 21./10. — Hertha, Krull, ank. Jersey 25./10. — Merkur, Christensen, ank. Jersey 25./10. — Argus, Jensen, ank. Hernösand 25./10. — Signe, Hansen, ank. Kristianssand 26./10. — J. A. Kromann, Christensen, ank. Swansea 26./10. — Bonavista, Christensen, er afg. Genua til St. John N. F. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Neapel 22./10. — Hansigne, og Eros, pass. Hirtshals 24./10. for vestg. — Habil, Rasmussen, pass. Kjøbenhavns Red 25./10. p. R. t. Melilla.

Svendborg. Urania, Robak, ank. Hernösand 19./10. — Belona, Nielsen, ank. Frederikshavn 20./10. — Rota, Rasmussen, ank. Grange-mouth 19./10. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warnemünde 19./10. — Embla, Mikkelsen, ank. Kristiania 20./10. — Olga,

Rasmussen, ank. Söderhamn 21./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Hornbæk 20./10. — Valkyrien, Hansen, ank. Norrköping 19./10. — Pampa, Jensen, ank. Øregrund 19./10. — Ester, Petersen, ank. Norrköping 20./10. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Umeå 21./10. — Freja, Jensen, ank. Umeå 20./10. — Alma, Hansen, ank. London 20./10. — Gæa, Petersen, ank. Kramfors 21./10. — Magnet, Gommessen, ank. London 21./10. — Urda, Hansen, ank. Folkestone 21./10. — Severine, Jensen, ank. Holtenau 21./10. — Pallesen, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 22./10. — Dagny, Rasmussen, ank. Riga 22./10. — Jason, Jørgensen, ank. Dysart 21./10. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 21./10. — Apollo, Nielsen, ank. Söderhamn 22./10. — Danmark, Huusfeldt, ank. Riga 22./10. — Psyche, Olsen, ank. London 22./10. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Höganäs 20./10. — Agnes, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 21./10. — Valdemar, Andreasen, ank. Kjøbenhavns Red 21./10. — Leif, Andersen, ank. Helsingørs Red 21./10. — Cimbria, Markussen, ank. Leiths Red 24./10. — Ruth, Falentin, ank. Leiths Red 24./10. — Skjold, Larsen, ank. Leiths Red 24./10. — Cornwall, Petersen, ank. London 24./10. — Primula, Carlsen, ank. London 24./10. — Elise, Andreasen, ank. Invergarden 24./10. — Martin Nissen, Petersen, ank. Kjøbenhavn 24./10. — Doris, Købke, ank. Haderslev 25./10. — Martin, Wilde, ank. Aberdeen 24./10. — Fylla, Rasmussen, ank. London 25./10. — Rossing, Larsen, ank. London 24./10. — Pampa, Jensen, ank. Wisby 22./10. — Erhardt, Larsen, ank. St. Sebastian 24./10. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. London 24./10. — Britannia, Rasmussen, ank. London 24./10. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Sundsvall 21./10. — Pampa, Jensen, ank. Königsberg 25./10. — Dannebrog, Clausen, ank. London 25./10. — Ludvig, Larsen, ank. Brügge 25./10. — Capella, Hansen, ank. Aarhus 25./10. — Standard, Rasmussen, ank. Treport 26./10. — Meta, Møller, ank. Paimpool Red 25./10. — Fædres Minde, Nielsen, ank. Kalundborg 26./10. — Fritz Emil, Nielsen, ank. Hernösand 26./10.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 28. Oktober 1910. — Cirkulære Nr. 1 til samtlige ved Tilsynet med Dampfartøjer m. m. beskikkede Synsmænd. — Vejrbetretning over Nordatlantehavet for November Maaned. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nævaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Oey, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommisionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klases Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klases Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark at

Th. Høegs Patent Bundfarver samt
og Patent Mønnie

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin-
og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 1. November 1910.

Turbiner til Fragtdampere. Et interessant Punkt i Parsons Steam Turbine Company's Aarsberetning er følgende, skriver »Shipp. Gaz.«: Selskabet havde i Fjor købt Fragtdampere »Vespasian« og forsynet den med et System af Turbiner i den Hensigt at kunne paavise disses mulige Økonomi med Hensyn til Brændsel, Vægt og Plads i Sammenligning med de bedste Typer af Stempelmaskiner, som er anbragt i Fragtdampere med ringe Fart og stor Bæreevne.

I Løbet af sidste Aar har der været foretaget udstrakte Forsøg med »Vespasian«, baade paa den maalte Mil og i sædvanlig Fart. Der er tillige blevet foretaget omfattende Prøver for at bestemme det nøjagtige Forbrug af Damp og Kul. Ved de første Forsøg, som blev foretaget paa Tyne, blev det godtgjort, at Dampforbruget var reduceret med 15 pCt., sammenlignet med en Stempelmaskines Dampforbrug. Siden da har Skibet til Stadhed været beskæftiget i almindelig Fragtfart, idet det har bragt Kul til Rotterdam og er returneret i Vand-Ballast. Det har udført 14 Rejser, og har tilbagelagt 8,500 Sm., i al Slags Vejr.

Maskinen har arbejdet til fuldstændig Tilfredshed uden nogensomhelst Ulempe og med en særdeles rolig Gang selv i det værste Vejr. De samme Resultater, som blev opnaet paa de første Prøvelure med Hensyn til Besparelse af Dampforbrug sammenlignet med Stempelmaskinens Dampforbrug, har bekræftet sig ved de Erfaringer, som er gjort paa disse Rejser. Det kan derfor antages, at Turbine-Systemet vil finde en udstrakt Anvendelse i den talrige og vigtige Klasse Fragtdampere baade i den britiske og i andre Handelsmariner, som hovedsagelig besøger Verdenstrafiken.

Den norske Amerikalinie. Paa Bergens Børs holdtes den 25. Oktober et talrigt besøgt Møde til Drøftelse af Spørgsmaalet: Den norske Amerikalinie. En Række af Byens mest fremragende Forretningsfolk var til Stede.

Handelsforeningens Formand, Købmand R. Joys, indledede og fremsatte følgende Forslag: »Forsamlingen slutter sig til den paa et Møde i Kristiania hævdede Mening, at Repræsentanter for vort Næringsliv maa faa større Indflydelse paa Amerikaliniens Etablering og Organisation. Der nedsættes et Arbejdsudvalg, som i Samarbejde med Amerikaliniens Bestyrelse og den i Kristiania nedsatte Komité vil fremme Forretningsstandens Interesse med Hensyn til Foretagendet.«

Forhandlingerne viste, at der herskede Enstemmighed om Sagens store Betydning for Landet, og der blev nedsat et Arbejdsudvalg af repræsentative Mænd til Samarbejde med Amerikaliniens Bestyrelse og den i Kristiania tidligere nedsatte Komité. (Norg. Sjft.)

Advarsel til Søfolk. Det norske Generalkonsulat i St. Petersburg har i en Skrivelse til det norske Udenrigsdepartement anmodet om, at norske Søfolk maa blive gjort bekendt med Nødvendigheden af, at der paa de Angivelser, som afgives til de russiske Toldmyndigheder ved et Skibs Ankomst til russisk Havn, medtages enhver ubrugt Genstand, som medføres om Bord, det være sig Tobak, Vin, Tøj eller andre Brugs- eller Luksusgenstande.

Generalkonsulatet nævner, at der af det derværende Toldvæsen nylig fra anden Styrmand om Bord paa et norsk Dampskib blev konfiskeret et Par Sofapuder og et Bordtæppe, der henlaa i en Kuffert, og som ikke var anført i Toldfortegnelsen. Vedkommende Skib blev derhos idømt en Mulkt.

Ved Henvendelse til det russiske Toldministerium lykkedes det dog i det heromhandlede Tilfælde Generalkonsulatet at erholde de beslaglagte Sager tilbageleveret samt at faa Mulkten eftergivet. (Norg. Sjft.)

Konsulatvæsenet. Under 6. Oktober er den danske Konsul i Guayaquil A. A. Reyre efter Ansøgning afskediget fra d. 1. s. M.

Udenlandske Karantæneforanstaltninger. Italien: Hermupolis, Piræus og Rodus er erklæret kolerasmittet.

Signalering efter Morses System.

Fra Navigationsdirektøren har vi modtaget nedestaaende Gengivelse af et under 28. f. M. udsendt Cirkulære til Navigationssskolerne:

Under Hensyn til, at der hersker nogen Uklarhed angaaende Reglerne for Anvendelsen af Morses System som internationalt Signaleringsmiddel, har jeg ved nedestaaende Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart søgt Oplysning hos Board of Trade om de i Skrivelsen nærmere angivne Punkter. Som Besvarelse er indkommet den her ligeledes vedføjede Udtalelse af Board of Trade.

J. A. D. Jensen.

Navigationsdirektøren.
København, d. 21. Maj 1910.

Til
Ministeriet for Handel og Søfart.

Den nu benyttede internationale Signalbog, der er oversat efter den engelske »International code of signals for the use of all nations« indeholder Pag. 562—566 (engelsk Udgave Pag. 550—555) Anvisning til Signalering efter Morses System, enten ved Hjælp af Lys- eller Lydtegn, eller ved Hjælp af Svingning med Haandflag.

Allerede under Forarbejderne til den engelske Signalbog ytrede adskillig Frygt for, at denne Signaleringsmetode, og da navnlig Signaler med Damppebøje eller Sirenen, skulde afstedkomme Forvirring, og særlig i Taage give Anledning til Skibssammenstød, idet saadanne Signaler kunde blive forvekslet med de Lydsignaler, der i Følge de internationale Søvejsregler skal afgives i visse foreskrevne Tilfælde.

Af de i 1899 af Board of Trade offentliggjorte Svar paa Indvendinger mod Systemet, som var fremsat af forskellige Staters Regeringer, fremgaar det, at man ogsaa i England var opmærksom paa den paapegede Fare. Ikke desto mindre blev Signaleringsmetoden optaget i Signalbogen, i Betragtning af, at den under særlige Forhold kunde faa Betydning, og da man antog, at Faren derved ikke vilde blive stor, eftersom Systemet næppe vilde vinde synderlig Indpas i Handelsmarinerne som Følge af den store Færdighed i Signalernes Anvendelse, der kræves baade af Afgiveren og Modtageren. Skulde det endelig vise sig, at disse Signaler blev misbrugt, kunde man skride til at udslette dem af Signalbogen. Endelig tilføjedes i Signalbogen Pag. 562, jfr. Pag. XI (engelsk Udgave Pag. 550) følgende Advarsel:

»Da overdreven Brug af Lys- og Lydsignaler, særlig de sidste, kan foraarsage Forslyrrelser og Misforstaaelser af alvorlig Art, anmodes Skibsførere om at benytte disse Signaler med den største Forsigtighed, navnlig i befærdede Farvande.«

Skønt altsaa Signaler efter Morses System har international Berettigelse, er de hidtil kun bleven benyttet meget lidt paa Grund af den ringe Tilskyndelse for ikke at sige præventive Forholdsregler fra Autoriteterne. En Aarsag dertil er ogsaa, at de Regler for deres Anvendelse, som Signalbogen giver, er ufyldsgørende og mindre klare. Ved de forskellige Landes Navigationsskoler har man af alle disse Grunde kun skænket den omhandlede Signaleringsmetode ringe Opmærksomhed.

I den seneste Tid er dette Forhold imidlertid forandret. Ledet dertil af Trangen til Meddelelsesmidler om Natten er man efterhaanden mere og mere tyet til at benytte Morses Signaler, og selv England er nu, trods tidligere Lunkenhed, gaaet i Spidsen, idet Board of Trade har paabudt Kendskab til Systemet ved Navigationseksaminerne. Tilskyndet heraf har man begyndt ved andre Landes Navigationsskoler (ogsaa ved vore) at beskæftige sig mere indgaaende med Sagen end hidtil. Men dette indeholder en Fare: Mangelen paa koncise Regler for Systemets Anvendelse leder let til, at det læres forskelligt, ikke alene i de forskellige Lande, men ogsaa ved de forskellige Skoler, selv indenfor det samme Lands Grænse.

Selvfølgelig vil der derved kunne opstaa Forvirring. For at faa Klarhed over disse Forhold vil den naturligste Vej foreløbig være at søge Oplysninger der, hvor Signalbogen er bleven til, nemlig i England, der da ogsaa er gaaet i Spidsen for Systemets videre Udbredelse, og som stede har været ledende paa dette Omraade.

I Henhold til foranstaaende skal jeg derfor tillade mig at anmode Ministeriet om, at der ved Henvendelse til Board of Trade maa blive indhentet Svar paa følgende Spørgsmaal:

- 1) I hvilket Omfang kræves der til Navigationseksaminerne i England Kendskab til de i »International code of signals« Pag. 550—555 anførte Signaleringsmetoder efter Morses System?
- 2) Er det tilladeligt at gøre andre Lys- eller Lydsignaler efter Morses System end de paa Pag. 550 anførte; i bekræftende Fald,
- 3) skal da Signalet afgives ved Bogstavering af Teksten, eller
- 4) er det tilladt at signalere Bogstav-Grupper efter den Internationale Signalbog; hvilke Lys- eller Lydtegn skal i saa Fald indlede Signalet, og hvilket Tegn skal da erstatte Systemflaget (the Code Flag)?
- 5) Gælder de paa Pag. 553 (danske Udgave 564) foreskrevne særlige Tegn for Signaleringsens Indledning, Afslutning, Gentagelse o. s. v. blot Signaler med Svingflag, eller kan eller skal de ogsaa benyttes ved Lys- og Lydsignalering?

(sign.) J. A. D. Jensen.

Memorandum of answers to questions submitted by the Danish Minister at London.

- 1) Candidates for Certificates of Competency are required to have a sound working knowledge of the International Code of Signals, of which the Special Morse Signals pages 550—555 form a part.
- 2) Yes.
- 3) and 4) Proficiency in a system of signalling by means of Morse flashing, flag waving and semaphore, apart from the special signals laid down in the International Code, is now required from all candidates for the Extra Certificate, but only a moderate knowledge of these methods is required from ordinary candidates. The Morse signals can be made by spel-

ling the Text of the message, character for character, or any signal may be made from the International Code book in the same manner, the only difference in the two methods being that in the first instance the spelling sign (. . — . . . — .) is made after the call signal and in the other the signal is made directly after the answer is received to the call sign without any preparative F. F. If the Code flag is to be included in the signal it is indicated by four long flashes. (— — — —).

- 5) The special signs for the beginning, closing, repetition & c. of the method of signalling by flag waving on page 553 of the International Code is confined solely to that method, and is not required for use in the special signs laid down on page 550.

For intercommunication between British Merchant ships or between merchant ships and British men of war, the same procedure is followed when using Morse by flag waving as with the flashing lamp. The procedure on page 553—555 is not followed unless when it is desired to communicate by flag waving with a foreign ship or station.

„Vikinger“.

Vi har yderligere modtaget følgende:

I »Dansk Søfartstidende« Nr. 74 d. A. har Hr. Kapt. Th. Andersen af Thurø kritiseret min Omtale af de saakaldte »Vikinger« og derved givet mig en kærkommen Lejlighed til at oplyse, at det er en grundløs Beskyldning, at Dampskibsførere skulde undervurdere vor Sejlskibsfarts store og velgørende Betydning som et nyttigt Led i danske Befalingsmænds Uddannelse. Endnu har vi alle gennemgaaet denne Forskole og kan ligesom Kapt. A. begrunde vor Mening paa praktisk Erfaring, og det har antagelig ikke svækket Betydningen deraf, at vi senere har tilegnet os Belingelser for at bedømme den Nytte, disse Kundskaber har for os i Dampskibsfarten.

Uden at undervurdere vore vel ledede og godt holdte smaa Sejlskibes Betydning som Mønster paa Akkuratesse og Orden indenbords eller den gavnlige Paavirkning, som mange vordende Befalingsmænd modtager i dem, saa er det dog en afgjort Sag, at de, som Uddannelsesanstalter for unge Sømand i Almindelighed, langt fra kan sammenlignes med Skoleskibet »Vikings«, hvis specielle Formaal er en systematisk teoretisk og praktisk Forberedelse af Eleverne under bedst mulig sagkyndig Vejledning i Overensstemmelse med et fastsat Program, der er udarbejdet under særlig Hensyn til de unge Sømands fremtidige Virksomhed.

Det er hævet over enhver Tvivl, at de »Vikinger«, der forhaabentlig i en nær Fremtid vil forlade Skoleskibet efter en treaarig Sejlads, vil have bedre Betingelser for at blive en Pryd for Standen, end danske Sømand hidtil har haft i den Alder; men det kommer selvfølgelig an paa Forholdene — deres fremtidige Livsvilkaar — om disse gode Forudsætninger skal komme Standen og Skibsfarten til Gode. Her maa haabes paa mere Interesse for de unge Navigatorers videre Uddannelse og Anbringelse baade fra Rederes, Skibsføreres og Befalingsmænds Side, end der i mange Tilfælde hidtil er blevet dem til Del, saa at Udbytten kan komme til at staa i et passende Forhold til de med Uddannelsen forbundne Udgifter.

Kaptajn Andersen anbefaler »Vikingerne« at tage Hyre som Letmatroser med danske Sejlskibe, som sikkert gerne modtager en saa god og billig Arbejdskraft; men han glemmer, at ved Farten med disse mindre Fartøjer er det ofte Tilfældet, at den ene Dreng maa undervise den anden, fordi det af økonomiske Grunde ikke er almindeligt, at der antages Matroser.

Det kan indrømmes Kapt. A., at unge Sømænd har Lejlighed til at udvide deres Sprogkundskaber under Sejlskibenes forholdsvis lange Ophold i fremmede Lande; men Kapt. A. er selvfølgelig ogsaa vidende om, at dette sker paa Bekostning af Hyren, idet altfor mange benytter sig af, at Førerne ved Lov er tvungen til at udbetale Folkene indtil to Tredjedele af den fortjente Hyre, og det er jo en bekendt Sag, at meget deraf bortødsles i Smudskrogene, medens der stiftes Bekendtskab med Bærmen af Havnestædernes Befolkning.

Det er i høj Grad beklageligt, at der ingen virksomme Forholdsregler tages imod den ubegrænsede Frihed, hvormed unge Sømænd i almindelig Fart disponerer over Indtægter og Stilling, forinden Forstanden har naaet en dertil svarende Modenhed. At de f. Eks., inden 18 Aars Alderen kan skifte Plads, saa ofte de ønsker det og har Ret til at anvende indtil 30 Kr. eller derover til Lommepege hver Maaned, er Ulemper, der for de fleste faar skadelige Følger for deres fremtidige Karriere; thi de lærer ikke i deres Ungdom at være nøjsomme eller at finde sig til Rette med de Livsvilkaar, der kan bydes dem om Bord. I Modsætning hertil tilbringer »Viking«s Elever en udmærket Læretid i Skoleskibet under Forhold, der kan ventes at ville blive i høj Grad medvirkende til, at de vokser op til dygtige og hæderlige Mænd i Samfundet. At dette er en Kendsgerning, vil forhaabentlig mange tillige med Kapt. Andersen indrømme.

Skipper.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Kanalstyrer gennem Kielerkanalen.

Da det er en frivillig Sag, om Kaptajnen vil engagere Kanalstyrer eller ej gennem Passagen i Kielerkanalen følger deraf, at under et almindeligt Maanedscerteparti maa Rederiet og ikke Maanedsbefragteren betale for en af Kaptajnen engageret Kanalstyrer.

Foreningen forelagde for nogen Tid siden Spørgsmaalet for Schutzverein Deutscher Rheder med Forespørgsel, om det var nævnte Forening bekendt, om der forelaa nogen retslig Afgørelse af dette Spørgsmaal, og herpaa fik den følgende Svar:

»Vi meddeler Dem i Anledning af Deres Spørgsmaal at der saavidt os bekendt ikke foreligger nogen retslig Afgørelse med Hensyn til Spørgsmaalet, om Tidsbefragteren eller Rederen skal betale Kanalstyreren; derimod foreligger der vistnok en Voldgiftskendelse, ved hvilken det blev kendt for Ret, at Maanedsbefragteren maatte betale Kanalafgiften. Voldgiftsretten kom til dette Resultat ud fra den Betragtning, at Tidsbefragteren lige fra Certepartiets Begyndelse til dets Afslutning uden Indvending havde betalt Kanalstyreren for hver Rejse og derved berøvet Rederiet Muligheden for at instruere Kaptajnen om ikke oftere at benytte Kanalstyrer.

Foreningen staar paa det Standpunkt, at det er Rederiets respektive Kaptajns Sag, naar Kejser-Wilhelm-Kanalen første Gang passeres under et Maanedscerteparti, at forespørge Maanedsbefragteren, om der skal engageres en Kanalstyrer for hans Regning eller ej. Naar en saadan Forespørgsel ikke er rettet til Tidsbefragteren, saa bliver det hans Sag uden Ophold at inkassere hos Rederiet, hvad der maatte være stillet ham i Regning for Kanalstyrer, og i saa Fald maa Rederiet, efter Foreningens Mening, betale Kanalstyreren for den første Rejse, og det bliver da overladt til Rederiet at bestemme, om der for Fremtiden skal engageres Kanalstyrer for Rederiets Regning eller ej.

Arbejderforsikring i Rusland.

Foreningen har faaet en Udtalelse fra dens Advokat i Libau angaaende Arbejderforsikring. Det drejer sig om Lastning under et Certeparti, i Følge hvilket Befragterne skulde udnævne en Stevedor, og Skibet for Lastning betale Rbl. 1,60 pr. Favn. Det forlangtes, at Skibet foruden disse Rbl. 1,60 skulde betale Arbejderforsikring, og herom udtaler Advokaten: »Der er slet ingen Grund til at belaste Skibet med Arbejderforsikring. Selv om det ikke forholder sig saaledes, som det nu faktisk forholdt sig i nærværende Sag nemlig, at Arbejderne var engageret i Følge Fuldmagt fra og for Regning af Skibet, saa kunde alene Kaptajnen træffe Bestemmelse om, hvorvidt han selv vilde bære Risikoen ved mulige Ulykkestilfælde, eller om han vilde dække sig derimod ved Forsikring. Ingen synes berettiget uden Fuldmagt fra Kaptajnen til at afslutte Overenskomst og specielt ikke med Hensyn til Arbejderforsikring; saadanne Retsforhold kan overhovedet ikke begrænses ved en Kutyme og saavidt mig bekendt eksisterer der heller ikke nogen saadan Børsusance i Libau; tværtimod har jeg tidligere med et godt Resultat for Retten gennemført en Sag i et analogt Tilfælde, og Vedkommende maatte tilbagebetale Kaptajnen Forsikringspræmien. Forøvrigt har Kaptajnen i nærværende Tilfælde intet at gøre med at engagere Arbejderne; thi Lastningen inklusive Stuvningen var overltaget af Afladeren med den Stevedor, som han maatte udnævne dertil, for en Betaling af Rbl. 1,60 pr. Favn; derfor maatte Afladeren og Stevedoren for egen Regning engagere Arbejdere, og maatte som Arbejdsgivere overtage Ansvaret for Arbejdernes personlige Sikkerhed. Følgelig kunde Forsikringen af Arbejderne kun indgaa for Afladerens eller Stevedorens egen Regning.«

Under samme Sag foreligger ogsaa Spørgsmaal om Stilladspenge. Rederiet var under denne Benævnelse bleven debitteret med Rbl. 64,00, hvilket baade Rederiet og Foreningen anser for ganske uberettiget; ikke blot fordi der som nævnt var aftalt en bestemt Pris for Lastning, men ogsaa fordi Ladningen skulde leveres frit til Skibssiden, og for Skibets Skyld var det ikke nødvendigt at benytte Stilladser. Imidlertid udtaler Advokaten herom: »Rederiet mener ikke at være forpligtet til at betale for Stilladser, fordi der i Certepartiet er aftalt en fast Betaling af Rbl. 1,60 pr. Favn for Lastning. Det Spørgsmaal opstaar derfor, om Betalingen for Levering, Oprigning og Bortfjernelse af Stilladser er indbefattet i den for Lastningen fastsatte Pris, eller om den Pris kun skal dække Ladningens Indtagelse og Stuvning. Ved Afgørelsen af dette Spørgsmaal maa man gaa ud fra, at Lastens Levering til Skibets Ræling er Afladerens Sag. Dette er udtrykt i Prg. 13 i vore Børsusancer som ogsaa i det foreliggende Certeparti med Ordene: »the cargo to be brought to and taken from alongside the ship in the customary manner at Charterers' risk & expense«. Under disse Omstændigheder maa det antages, at Beløbet Rbl. 1,60 kun skal være Betaling for Ladningens Modtagelse ved Skibssiden og dens Stuvning om Bord. Nu er imidlertid Stilladserne i første Række nødvendige for at bringe Ladningen til Rælingen, og desangaaende bestemmer Børsuancernes Prg. 13, at Kaptajnen i alle Tilfælde har at sørge for Stilladser altsaa ogsaa i det usance-mæssige Tilfælde, at Afladeren har at bringe Ladningen til Rælingen for sin Regning. Saaledes kommer jeg til følgende Slutning:

1) At i den certepartimæssige Betaling af Rbl. 1,60 pr. Favn ikke tillige er indbefattet Betaling for Stilladser.

2) At det foreliggende Certeparti ikke ophæver Bestemmelserne i Børsusancens Prg. 13, at Kaptajnen har at sørge for Stilladser, selv naar Ladningens Fremskaffelse til Rælingen skal ske for Afladerens Regning. Kaptajnen maa altsaa i det foreliggende Tilfælde betale ekstra for Stilladserne.«

Som man vil forstaa, gaar Advokaten ud fra, at Børsusancerne er det samme som en Lov, ja endog mere end en Lov i den Forstand, hvori Foreningen tager dette Udtryk, thi vor Sølovs Bestemmelse i Befragtningskapitlet kommer jo kun til Anvendelse, hvor intet andet er vedtaget. Naar det i Kontrakten er vedtaget, at Lasten skal bringes til Skibssiden for Afskibernes Regning, saa er det i Strid med Børsusancerne, at Kaptajnen skal sørge for og betale for Stilladser. Foreningen har søgt at forklare dette, men til ingen Nytte. Advokaten har kategorisk erklæret, at han ikke vil forsvare Foreningens Standpunkt for Retten. Denne Advokatens Forklaring bekræfter kun, hvad Foreningen saa ofte før har faaet stadfæstet nemlig, at de Børsusancer, som gælder i russiske Havne nærmest, opfattes som ufravigelige Love. Foreningen har for Eksempel ofte gjort den samme Erfaring med Hensyn til Adressekommissionen. Foreningen tror ikke, denne Opfattelse er rigtig, men hvad nytter det i Rusland at ville kæmpe derimod. Foreningen tror heller ikke, at det vil være til nogen Nytte i Certeparliet udtrykkelig at stipulere, at Befragterne skal sørge for Stilladser og betale derfor; man vil jo med nøjagtig samme Ret kunne sige, at i Børsusancerne staa, at Kaptajnen skal gøre det og betale derfor.

Losseprisen for Kul og Koks i Gefle.

I de senere Aar har Priserne for Losning af Kul og Koks i Gefle været henholdsvis 75 Øre og Kr. 1.10 pr. Ton. Ved Mellekomst af Sveriges Redareförning er det bleven arrangeret med Gefle Stuveribolag, som tidligere har udført næsten alle lignende Losninger i Gefle, at Priserne skulde nedsættes til henholdsvis 70 Øre og Kr. 1.00 pr. Ton. Imidlertid er der fra Begyndelsen af indeværende Aar bleven etableret flere private Stevedorforetagender i Gefle, fordi nogle Lastemodtagere selv udfører Losningen med egne Folk, og disse Modtagere lod i December Maaned i Fjor gennem Notarius Publicus publicere, at »current price« i Gefle derefter skulde være som forud 75 Øre for Kul og Kr. 1.10 for Koks. Som Bevis for Retmæssigheden af denne Paastand fremlagde de statistiske Opgaver, som beviste, at de i Løbet af Aaret havde importeret mere end Halvdelen af al Kul og Koks, som i Aarets Løb blev sendt til Gefle. Følgen heraf har været, at alle Skibe, som i Aar er kommet med Laster af Kul og Koks til nævnte Modtagere, og som har været forpligtet til at anvende disses Stevedorer, har maattet betale de nævnte højere Lösningsspriser, skønt de ved at anvende Gefle Stuveribolag kunde have sparet henholdsvis 5 og 10 Øre pr. Ton.

Idet Foreningen herved bringer dette til sine Medlemmers Kundskab, maa den opfordre Rederne til ved Befragninger til Gefle udtrykkelig at fastsætte, at Lösningssprisen skal være for Kul 70 Øre og for Koks Kr. 1.00 pr. Ton. Dette er den sikreste Maade baade at undgaa Strid paa og at etablere en løbende Pris, hvorom der ikke kan rejses nogen Tvivl.

Saalænge Rederne vedblivende stipulerer »current price« for Gefle, maa de altsaa være forberedt paa, at de Modtagere, som selv udfører Losningen ved deres egne Folk, vil belaste dem henholdsvis 5 og 10 Øre mere under Paaberaabelse af, at dette maa siges at være »current price«. Der er altsaa i Virkeligheden to Priser i Gefle, og hvilken Pris, der skal betales, kommer an paa, hvem der skal udføre Losningen. Det er urimeligt, at Rederne skal betale mere til den ene end til den anden, og det er derfor det eneste rette at faa fastsat nøjagtig paa Forhaand ved Certeparliet, hvor meget der skal betales.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den sidste Uge atter bragt Nedgang i Østersømarkedet, saa at det er vanskelig at placere den fremkomne Tonnage for sidste Tur fra Sydholtten. Rederne er derfor bleven skuffet her, og de øvrige Lande fremkommer ikke med tilstrækkelig Dækning af Manglerne. Det øvrige Marked maa saaledes betegnes som mat; Kornlaster fra Tyskland er kun meget faa, medens Danmark har afgivet adskillige Laster; Vestsverig og Østnorge er ligeledes uden videre Interesse.

Returfragter Vest fra dækker Behovet til uforandrede Rater, dog er der kun faa Foderstofflaster, men Ekspeditionen er vedvarende tilfredsstillende i Kulhavnene.

Med Hensyn til de mindre Skibe gaar den ene Uge næsten som den anden. Nordtyskland er for enkelte Pladser Vedkommende noget bedre; saaledes sluttede Königsberg 5 M., og det samme er opnaaet fra Colberg for Rug; ogsaa Rosstock er bedre stemt og sluttede 3½ M. med Gratifikation og stiller i Udsigt pr. November 3¾ M.; Greifswald noterer derimod uforandret 4 M., og de øvrige nordtyske Havne er ligeledes uforandret med deres Noteringer. Sverig viser saa godt som ingen Forandringer i nogen Retning. Danmark har fra Provinserne haft færre Laster i sidste Uge, men noterer pr. November atter flere Byg- og Hvedelaster, sidstnævnte nærmest til Sverig. København optog atter en Del Skibe, men Raterne kom just ikke op; bl. a. sluttedes for Hvede til Malmø 8 Øre, Vejle 10 Øre, Kokuskager til Aarhus 12 Øre, samt for Manioca-Rødder (hvoraf Skibene lader c. Halvdelen af Hvedevægt), til Aarhus 21 Øre, Warberg 20 Øre, Landskrona 12½ Øre; fra ventende Dampere er endvidere sluttet Hvede til Bandholm 10 Øre.

Havarier og Forlis.

Christian IX, Dampfærge, kom d. 26. Oktober om Aftenen for Indgaaende til Nyborg i Kollision med det sydlige Færgelejes Mole, hvorved denne tog en Del Skade.

Norma, 3/m. Skonnert af Marstal, er uuder Indladning af Trælast paa Rålsø Red kommen paa Grund; da Skibet næsten var fuldladet, mærkede man, at det lakkede og trak c. 5 Tommer Vand i Timen. Skibet var bestemt til Brest.

Alma, Kul af Hamburg, grundstødt ved Hou, er bragt flot, efter at en Del af Ladningen var losset. Bjergeløn 200 Mark.

Zeus, Dpsk. af Göteborg, grundstødt udfor Landskrona, blev d. 27. Oktober bragt flot af Svitizers og ind til Landskrona. Dampere er lidt læk, men har ellers ikke lidt nogen Skade, hvorfor den er afgaaet til sit Bestemmelsessted, Stockholm.

Louise, Skonnert af Oberndorff, er paa Rejsen fra Vegesach til København med Sildelast indkommet læk til Ronne, hvor Skibet maa losse og reparere.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfo. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplæg: Vestergade 10, København K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Shubert, afg. herfra 29./10. til Riga. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 27./10. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 28./10. for Cette. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 29./10. hertil. — Antwerpen, Madsen, ank. Tunis 29./10. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 29./10. — Arkansas, Petersen, afg. New York

23./10. til Tampa. — Arno, Strubberg, afg. herfra 28./10. til Petersborg. — Aurora, Fischer, pass. Gibraltar 28./10. for Leghorn. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 29./10. til Antwerpen. — Beira Lunge, afg. Dunkerque 29./10. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. Kristianssand 29./10. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 25./10. — Christian IX, Holm, afg. Pillau 30./10. hertil. — Dagmar, Bogvad, afg. Barcelona 28./10. til Genua. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 30./10. — Florida, Andersen, afg. Fredrikshald 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. London 29./10. hertil. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 29./10. hertil. — Georgios I, Sørensen, afg. Libau 29./10. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 27./10. til Kristianssand. — Hengest, Munck, afg. Riga 29./10. hertil. — Hjelm, Kylesbeck, afg. herfra 29./10. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Petersborg 25./10. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 30./10. til Königsberg. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 29./10. for London. — Kentucky, Andresen, ank. Filadelfia 29./10. — Kiew, Søeberg, pass. Brunsbüttel 30./10. hertil. — Kursk, Gommesen, afg. Wiborg 29./10. til Sörnäs. — Leopold II, Christensen, afg. Hull 29./10. hertil. — Loire, Craignou, afg. Stettin 28./10. til Riga. — Louise, Nellemann, afg. Gibraltar 30./10. til Cascais. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 25./10. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Pera 28./10. til Rodosto. — Morsø, Sørensen, ank. Petersborg 25./10. — Moskoy, Jon Jonsen, afg. Antwerpen 30./10. til Aarhus. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. herfra 29./10. til Antwerpen. — Nordjylland, Petersborg, afg. Petersborg 31./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, pass. Brunsbüttel 28./10. for Dunkerque. — Omsk, Harder, ank. Libau 30./10. — Oscar II, Hempel, ank. Kristiania 24./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 24./10. hertil. — Perm, Jacobsen, afg. London 29./10. til Libau. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 28./10. for London. — Saga, Wiborg, ank. Antwerpen 28./10. — Seine, Damp, afg. herfra 25./10. til Bordeaux. — Texas, Muhldorff, afg. Buenos Aires 18./10. hertil. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 31./10. — Tiber, Bech, ank. hertil 30./10. — Tyr, Thaning, ank. hertil 30./10. — United States, Gøtsche, pass. Fair Isle 23./10. for New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 30./10. — Karin, ank. Manchester 29./10. — Vadsø, ank. hertil 30./10.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Petersborg 27./10. — Tranquebar, van Deurs, afg. Hongkong 26./10. til Suez. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 23./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Lorient 30./10. — Pangan, Gabe, ank. Antwerpen 30./10. — Bandon, Thomsen, ank. Singapore 30./10. — Samui, de Fine-Licht, pass. Perim 29./10. for Colombo. — Bintang, Juul-Hansen, afg. Penang 27./10. til Soesoe. — Cathay, Kruse, afg. Delagoa Bay 14./10. til Galle.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. Paramaribo 24./10. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 22./10. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. København 29./10.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 28./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 28./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 29./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. London 29./10. til København. — Russ, Petersen, ank. Bristol 14./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Petersborg 23./10. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 28./10. til Dunkerque. — Michael Outchoukoff, Harboe, ank. Messina 24./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ancona 27./10. til Stax. — Helmer March, Thorsøe, afg. Catania 20./10. til Taganrog. — Nawa, Dahl, afg. Petersborg 26./10. til Rotterdam.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, pass. Hook of Holland 28./10. for Cartagena. — Nautik, N. Nielsen, afg. Uleåborg 29./10. til Gamla Karleby. — Nordsøen, Gram, afg. Gloucester 29./10. til Aalborg. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 29./10. til Preston. — Fylla, Christensen, afg. Horsens 26./10. til Piteå. — Gerda, Iversen, pass. Helsingør 29./10. for Barcelona. — Hebe, Gregersen, afg. Newcastle 27./10. til Königsberg. — Inger, Schiff, pass. Helsingør 30./10. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, afg. Hudiksvall 29./10. til Malaga. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Barcelona 27./10. — Laura, Pedersen, afg. København 28./10. til Ranmo. — Cito, Jepsen, ank. Rochester 27./10. — Napoli, Brinch, afg. Almeria 28./10. til Hamburg. — Bodil, Schou, afg. Kalundborg 27./10. til Gelle. — Dagmar, Mathiasen, afg. Hamburg 29./10. til Rouen. — Nema, Mikkelsen, afg. Stettin 29./10. til Kehl. — Alfa, Lauritsen, pass. Hirtshals 29./10. for Odense. — Marie, Jessen, ank. Åbo 28./10. — Nora, Larsen, afg. Cadiz 29./10. til Lissabon.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Hartlepool 24./10. — Martha, Christensen, afg. Rouen 28./10. — Elna, Rathje, ank. Almeria 26./10. — Therese, Pedersen, ank. Boulogne 29./10. — Simone, Møller, ank. Rouen 29./10. — Jeanne, Løffer, ank. Rouen 28./10. — Vera, Risø, afg. Bordeaux 29./10. — Daisy, Olsen, ank. Tynen 25./10. — Anine, Leth, afg. Mentona 27./10. — Kamma, Larsen, afg. Swansea 26./10.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 27./10. — Ekliptika, Funder, ank. Aalborg 26./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Cardiff 28./10.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Riga 30./10. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Grangemouth 29./10. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 31./10.

Europa. Europa, Hansen, ank. Aarhus 29./10. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 30./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Libau 27./10. — Belgien, Nielsen, ank. London 29./10.

Frem. Austa, Bagger, afg. København 24./10. — Freja, Nielsen, afg. København 28./10. — Vera, Thing, ank. Marseille 24./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, afg. New Port news 20./10. — Patria, Larsen, ank. Libau 28./10. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 26./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 28./10.

Inga. Flandria, Hansen, ank. South Shields 22./10. — Granaria, Poulsen, afg. Filadelfia 15./10. — Carbonia, Mathiasen, ank. Antwerpen 30./10. — Estonia, Winckler, ank. Rotterdam 30./10.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Rivasella 27./10. — Selandia, Troensegaard, ank. St. Olavsholm 28./10. — Secalia, Jensen, ank. Bona 28./10. — Frumentia, Andersen, ank. Brixham 28./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Wiborg 25./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 23./10.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Blyth 28./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Stettin 28./10. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Svendborg 26./10. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Stralsund 28./10. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Memel 27./10. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Kiel 25./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Rotterdam 27./10. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Reval 27./10. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Liverpool 28./10. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Petersborg 30./10. — T. M. Werner, Hausen Holm, ank. Danzig 23./10. — Ajax, Brorsen, afg. Dunkerque 28./10.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 27./10. — Helene, Sørensen, ank. Blyth 28./10. — Sjælland, Dam, ank. Rotterdam 28./10. — Agnete, Hansen, ank. Odense 28./10. — Hermia, Sonnichsen, afg. Karrebeksmunde 29./10. — Alice, Schultz, afg. Tynen 26./10.

Skandia. Seach Steenberg, Theiland, afg. København 28./10. til Stralsund. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Gedser 28./10. til Königsberg. — Skinfaxe, Faber, afg. Grangemouth 27./10. til Kiel. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Emden 27./10. til Burutisland. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Korsør 25./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Petersborg 21./10. til Rouen. — London, Bom, ank. Methil 28./10. — Paris, Tholander, afg. Trångsund 25./10. til Ghent. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 26./10. til London.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Rotterdam 27./10. — Wien, Boeck Hansen, afg. Tynen 28./10. til Königsberg. — Roma, v. Thun, ank. København 28./10.

Dania. Ely, Meinertz, pass. København 26./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, afg. Hernösand 26./10. til Livorno. — Fanny, Eriksen, pass. København 22./10. for Palma. — Lilly, Nielsen, afg. Kratzwiech 28./10. til Skellefteå. — Alexy, Lorentzen, afg. Liverpool 28./10. til Bristol. — Dagny, Sørensen, ank. Lovisa 28./10. — Mary, Bang, ank. Nederkalix 29./10.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Kotka 27./10. — Enighedon, Jensen, ank. Bordeaux 26./10.

Sejlskibe.

Esbjerg. Ella, Kruse, ank. Esbjerg 27./10.

Æra. Willi, Knudsen, ank. Jersey 26./10. — Astræa, Svane, ank. New Ross 26./10. — Kastro, Albertsen, ank. Kristianssand 26./10. — Hamlet, Rasmussen, ank. St. John N. F. 26./10. — Anne, Mikkelsen, ank. St. Quay 26./10. — Sejerskransen, Friis, ank. Sundsvall 27./10. — Fuglen, Schmidt, ank. Kotka 27./10. — Svanen, Mølleman, ank. Göteborg 27./10. — Veritas, Staugaard, pass. Dungeness 22./10. — Mary, Andersen, ank. West Hartlepool 27./10. — Nicoline, Hansen, ank. København 26./10. — Pampa, Svendsen, ank. Memel 28./10. — Marstal, Hansen, ank. Swinemünde 28./10. — Neptun, Jensen, ank. Barhöft 28./10. — Nauta, Størke, ank. Gibraltar f. O. 28./10. — Laura, Jensen, ank. Gibraltar 28./10. p. R. t. Malaga. — Anne, Hansen, ank. Pillau 29./10. — Vera, Tjellesen, er afg. Rønne til Skien. — Nora, Rasmussen, er afg. Assens til Kragerø. — Amalia, Andersen, ank. Aalborg Red 28./10. — Dortha, Boye, ank. Sundsvall 28./10. — Salvador, pass. Dungeness 27./10. vestg. — Hansigne, Boye, ank. Burutisland 28./10.

INDHOLD:

København, d. 1. November 1910. — Signalering efter Morses System. — »Vikinger«. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provierteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, (h.v. Skibsfører. Autoviseret Forhviringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar. Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk Bomuldsdug faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tlfgr.: „Hansenco“
Steedors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. Tlfgr.: „Hansen“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Bentins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 8, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderl.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankrø, Kæder etc.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarle
Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

Hypotheklaan
i 1 Klasses skandinaviske Dampskibe bevilges. Nærmere Oplysninger ved
JOH. WESMANN
Kristiania.

Marstal Sømændshjem
anbefaler sit gode og billige Pensionat for Elever, der besøger Navigationskolen.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & CO. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 4. November 1910.

Spørgsmaalet om, hvorvidt Taage er i Stand til at forårsage Forandringer i Deviationen, har i nogen Tid beskæftiget den tyske Fagpresse, og er i Følge »Annalen der Hydrographie« bleven gjort til Genstand for Undersøgelse paa Foranledning af »Reichs-Marine-Amt«.

De hittidige Resultater af Undersøgelsen sammenfattes i følgende Betragtninger, der ikke synes at give nogen Anledning til Uro:

»Nogen Indvirkning af Taage paa Kompassets Deviation har ikke ladet sig paavise, og der foreligger talrige Iagttagelser, ved hvilke der paa den samme Kurs er bleven fundet en og samme Deviation i Taage og klart Vejr. I de Tilfælde, hvor der har været Forskel, har denne ikke naaet større Værdier end de, der ellers er forekommet om Bord paa det paagældende Skib ved forskellige Iagttagelser i lige sigtbari Vejr; desuden har der oftest kunnet paavises andre Aarsager til Afvigelsen. Virkelig brugbart Materiale til Paavisning af en mulig Indvirkning af Taage paa Kompasset kan man kun vente at komme i Besiddelse af i saadanne Tilfælde, hvor Skibet med ringe Tidsmellemlum (faa Dage) og ikke for voldsom Arbejden i Søen utvivlsomt har været paa en og samme Kurs og i samme Tilstand, saaledes at Iagttagelse derhos har kunnet ladet sig foretage den ene Gang i Taage, den anden Gang i klart Vejr. Særlig anvendelige er altsaa Iagttagelser ved Kaj eller i Dok, naar der i Tidsforløbet mellem de to Iagttagelser ikke paa anden Maade er indtraadt nogen Forandring i de magnetiske og elektriske Forhold om Bord i Skibet eller i dets Omgivelser.

Forøvrigt er der efter det allerede forhaandenværende Iagttagelsesmateriale ingen som helst Grund til at anse Kompasset for at være mindre paalideligt i Taage end i klart Vejr.«

Fiskeriberetning. Fra Fiskeriinspektøren har vi modtaget Fiskeri-Beretningen for Aaret 1909, hvoraf det fremgaar, at Totaludbyttet af de samlede Saltvandsfiskerier i 1909 har været c. 12,144,000 Kr., hvilket sammenlignet med Indtægten for 1908 giver c. 1,035,000 Kr. i Mindreudbytte. Værdien af Redskaber repræsenterer en Sum af c. 7 Mill. Kr. Forøgelsen i sidste Aar er c. ½ Mill. Kr. Den samlede Værdi af Fiskerifartøjer andrager c. 11 Mill. Kr., og Forøgelsen i sidste Aar udgør c. ½ Mill. Kr.

Af Fiskeriinspektionen indenfor Skagen er der foretaget 220 Synsforretninger paa Motorfartøjer, af Fiskerikontrollen 328, ligesom Fiskeriinspektionen for Nordsøen har foretaget en Del Synsforretninger i Eshjerg Distriktet. Desuden er der af Fiskerikontrollen ført Tilsyn med Fartøjer, hvori indestaar Laan af Statslaanefonden, samt med Laaneforeninger for Fiskere.

I Aarets Løb er som sædvanlig en Del fremmede Damptrawlere og Fiskere blevet advaret og afvist fra Territoriet af Fiskeriinspektionen. En Damptrawler og tre andre fremmede Fiskerifartøjer er bleven anholdt for ulovligt Fiskeri. Antallet af de i Aarets Løb observerede Damptrawlere er dog betydeligt mindre end i tidligere Aar. Tolv Fiskere er forulykket i Aarets Løb under Udøvelsen af deres Erhverv.

Redningsdamperne »Vestkysten« og »Vesterhavet«, der er stationeret ved Thyborøn Kanal, har været paa Station i c. 272 Dage. I 35 Tilfælde har Skibene ydet Hjælp til 40 Baadelag med 151 Mands Besætning. Endvidere er der ydet Assistance til Fiskerifartøjer i Tilfælde af Grundstødninger, Maskinskade og lignende. En Mand

af Skibenes Besætning har mistet Livet ved et Ulykkestilfælde. Skibene har været allarmet og tilkaldt en Del Gange uden dog at yde direkte Hjælp, da Vejrforholdene hurtigt bedrede sig. Der er ydet Bugserhjælp og anden Assistance ved Besejlingen af Thyborøn Kanal til 65 Skibe.

I Aaret 1909 er Thyborøn Kanal passeret for ind- og udgaende af 187 Skibe med tilsammen c. 24,238 Tons, af Skibene var 77 Fiskekuttere. Besejlings- og Dybdeforholdene ved Thyborøn Kanal har hele Aaret igennem været ret tilfredsstillende; der er som sædvanlig af og til foregaaet Farvands- og Dybdeforandringer, men disse har dog ikke været til nævneværdig Hindring for Udførelsen af Skibenes Tjeneste eller Besejlingen af Kanalen i det hele taget. Nogle i Fjor Vinter oprettede Fyr har været til god Nytté for Skibenes Virksomhed og for Besejlingsforholdene af Kanalen i det hele taget.

Motorfartøjerne fra Frederikshavn, Grenaa og Havnene i de sydlige Farvande følger nøje Lovens Forskrifter og fører de reglementerede Lanterner, derimod hænder det ikke sjældent, at Fartøjer, hjemmehørende i Skagen, trods givet Paalæg, undlader at føre Top- eller Sidelanterner eller sejler uden Lanterner, idet de nærer den Anskuelse, at man sejler lige saa godt uden som med Lanterner. Gennem Skagens Fiskeriforenings Formand er der dog meddelt Kutterførerne en alvorlig Advarsel.

I Finansaaret 1909 er der ydet 140,000 Kr. i direkte Laan til Anskaffelse af Fiskerifartøjer, og til Laaneforeninger er udlaant 67,000 Kr.

Færøernes samlede Fiskeriflaade er i 1909 opgjort til 137 Fartøjer med en Drægtighed af c. 11,000 Reg.-Tons.

Mangel paa Disciplin. Det sørgelige Tab af Menneskeliv ved norsk Bark »Bardowie«s Forlis udenfor Øregrund giver Grund til alvorlige Betragtninger, skriver det svenske Søfartsblad »Svensk Flag«.

Forhøret paa Konsulatet har bekræftet, at Tabet af Menneskeliv havde sin Aarsag i manglende Disciplin hos Besætningen.

Straks efter Grundstødningen blev der givet Ordre til, at Redningsbaaden skulde gøres klar. Af den nitten Mand stærke Besætning kastede de ni sig i Baaden, inden den var nedfired. Officererne forsøgte forgæves at forhindre dem heri.

De var aldeles skrækslagne og tænkte kun paa at redde deres eget Liv. Følgen blev, at Baaden kom ned med Boven først og kom i Vandet i næsten lodret Stilling, samt sloges i Stykker mod Skibssiden af den første Sø. De ni Mand faldt i Vandet og kun en af dem blev reddet. Paa Grund af Mørket kunde de Ombordværende ikke se de Forulykkede, og af samme Aarsag kunde de Overbordfaldne ikke se de udkastede Redningsbøjer.

De Omkomne tilhørte fem forskellige Nationaliteter og var alle i Alderen 16—21 Aar.

Det var Ulydighed mod Officerernes Ordre, som kostede disse unge Mænd Livet. Var de blevet om Bord, vilde alle være blevet reddet. Paa Søen, ligesom under et Slag i Krigen, prøves Disciplinen i afgørende og farlige Øjeblikke. Er der ikke Disciplin, da gaar det galt, naar man staar overfor Faren. — — —

I denne Sammenhæng minder Bladet om den Tendens til Slappelse af Disciplinen om Bord, som kan mærkes i de nordiske Landes Lovgivning i de senere Aar.

Skibbrudne Kinesere i Australien. Australiske Blade har bragt Meddelelse om Vanskeligheder, som er opstaaet i Sydney mellem to Dampskibsselskaber og Koloniens Regering. Vanskelighederne opstod paa Grund af, at nogle kinesiske Skibbrudne af Besætningen

fra en strandet Damper, »Kilburn«, der var strandet ved Fiji Øerne, blev sendt til Sydney med Damperne »Tofua« og »Suva«, som »skibbrudne Søfolk«. Den australske Fremmedlov tillader imidlertid ikke Kinesere at lande dér, og Dampskibsselskaberne, som efter engelsk Lov var pligtig til at tage dem med som »skibbrudne Søfolk«, blev nu gjort ansvarlig for Kinesernes Tilstedeværelse. »Tofua« maatte gaa til Newcastle (N. S. W.) efter Kul, og medens Skibet laa dér, lykkedes det en af Kineserne at desertere. Der blev gjort Forsøg paa at opspore Manden, men da det viste sig forgæves, meddelte Toldvæsnet Kaptajnen, at han var idømt en Bøde paa £ 100, som vilde blive inddrevet, med mindre Manden kom til Stede igen. Kineserne paa den anden Damper »Suva« blev ogsaa lagt det Dampskibsselskab til Last, som havde bragt dem med fra Fiji, og har forvoldt det store Udgifter ved Foranstaltninger for at hindre Kineserne i at komme i Land, medens der blev truffet Forberedelser til at faa dem sendt bort.

Holnis Toldstation ophævet. Skibsmæglerfirmaet I. H. Jensen i Flensborg, meddeler os, at fra 1. November d. A. er Toldstationen Holnis ved Flensborg ydre Fjord ophævet, og at indkommende Skibe fremtidig vil blive toldklareret i Flensborg.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Skibe kommende fra Kysten mellem Manfredi og Brindisi, sidstnævnte By ikke iberegnet, paa lagte fem Dages Karantæne er indskrænket til to Dages effektiv Karantæne, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion.

Som Skibsbesigtigelsesmænd ved Sø- og Handelsretten i November Maaned 1910 fungerer:

Skibsfører H. A. Boye, Telef. 5592.

— C. B. Hansen, Telef. Øbro 1359 u.

Skibbygmester Theisen, Telef. Amager 403 y.

Maskinmester J. V. Gjetting, Sønderborggade 4².

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce fra Chefen for Orlogsværftet, om Afholdelse af en Reservekadetskole ved Søværnet.

Mæglerfirmaet Hans Smith i Kronstadt telegraferer den 3. ds. til os: Øsllig Snestorm her, tre Graders Kulde. Drivis.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 40/1910, afsagt den 20. Juli 1910. A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Maimaxa«s Vegne.

Lørdag den 5. Marts d. A. Kl. 6,10 Fm. stødte Dampskibet »Maimaxa« af Archangel, der var paa Rejse fra Windau til London med en Ladning Træ, paa Grund paa Østsiden af Langskær, der ligger Øst for den nordligste

af Ærteholmene, (»Tat«). Skibet, der maaler 1,571 Brutto og 809 Netto Reg.-Tons, grundstødte under langsom Fart i stille men taaget Vejr; det kom til at staa med Stævnen i NV. $\frac{1}{4}$ N. paa Klipper. Forsøg paa at komme flot ved egen Hjælp ved at sætte Maskinen paa fuld Kraft Bak, føre Anker med c. 200 Favne Kæde ud og kaste Dækslasten, c. 50 Standard, over Bord var resultatløst, og da Skibet blev staaende fast, og en Undersøgelse viste, at Forpeak samt Nr. 1, 2, 3 og 4 Bagbords Tanke var bleven læk, afsendtes Telegram om Assistance med en Motorbaad til Kjøbenhavn. Søndag c. Kl. 2 Morgen ankom saa Bjergningsdamperen »Frederikshavn« og lagde sig for Anker i Nærheden. Der afsluttedes straks Kontrakt om Bjergning af Skib og Ladning paa de sædvanlige Betingelser, og Bjergningsarbejdet paabegyndtes umiddelbart derefter, idet Trosser fra Dampskibet »Frederikshavn« førtes over og fastgjordes i Dampskibet »Maimaxa«s Agterende, saaledes at Slæbningen kunde paabegyndes c. Kl. 3 Morgen.

Skibets Amning var før Grundstødningen c. 15' for og c. 17' agter. Efter Grundstødningen fandtes ved Oploeding ved Skibets Forende og et Stykke hen under Bakken 12' Vand, ud for Nr. 1 Luge 30', ved Nr. 2 Luge 36', ved Forkant af Overbygningen 30', under Maskinen 24', ved Nr. 3 Luge 18', under Nr. 4 Luge 15 $\frac{1}{2}$ ' og Agter 24'.

Da Dampskibet »Maimaxa« ved Slæbningen kun flyttede sig nogle Fod agterefter, ophørtes hermed, og der engageredes 37 Mand fra Kristiansø som sattes i Gang med Overbordkastning af Rumlasten, samtidig med at Skibets Stilling undersøgtes af Dykker. Det viste sig da, at Dampskibet »Maimaxa«, der ved det foretagne Slæbningsforsøg var drejet saa meget, at det nu stævnede NV. til V., var fri af Grunden forude men stod haardt paa en spaltet Klippe under Agterkant af Nr. 3 Luge.

Der fortsattes nu med Overbordkastning af Lasten; samtidig med, at Slæbningen genoptoges og Kl. 9,20 Fm. kom Dampskibet »Maimaxa« fri af Grunden. Der var da af Rumlasten kastet c. 30 Standard Træ over Bord. Da det viste sig, at Skibet, som var forsynet med dobbelt Bund, ikke havde lidt mere Skade, end at det med Letthed kunde holdes læns, afsejlede det, da Vejret, der under Bjergningen havde været stille, stadig var godt, ved egen Hjælp under Ledsagelse af Dampskibet »Frederikshavn« til Kjøbenhavn, hvor man ankom Kl. 11 $\frac{1}{2}$ Aften.

Den følgende Dag blev Dampskibet »Maimaxa« undersøgt af Dykker, og det viste sig, at det kun havde lidt mindre Skader ved Grundstødningen, saaledes at det efter en midlertidig Reparation her kunde fortsætte Rejsen til London.

Efter at Bjergningskontrakten var opsagt fra Skibets Side, anlagde Citanterne nærværende Sag mod de Indstævnte Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Maimaxa«s Vegne og har herunder nedlagt Paastand om Tilkendelse af Bjergeløn efter Rettens Skøn med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har paastaaet sig tilkendt Sagens Omkostninger.

De bjergede Værdier er af Parterne opgivet til c. 270,000 Kr. (herunder Dampskibet »Maimaxa« i beskadiget Stand 228,000 Kr.), medens Dampskibet »Frederikshavn«, der maaler 212 Brutto Tons med en Maskine paa 330 Hestes Kraft og har en Besætning paa 16 Mand, er vurderet til 110,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder det udsatte Sted, hvor Skibet var grundstødt, findes en Bjergeløn paa 35,000 Kr. at være passende, og dette Beløb vil være at tilkende Citanterne med Renter som paastaaet, og saaledes at Sagens Omkostninger ophæves som indbefattet heri.

Orkanen i Floridastrædet d. 11. Oktober 1909.

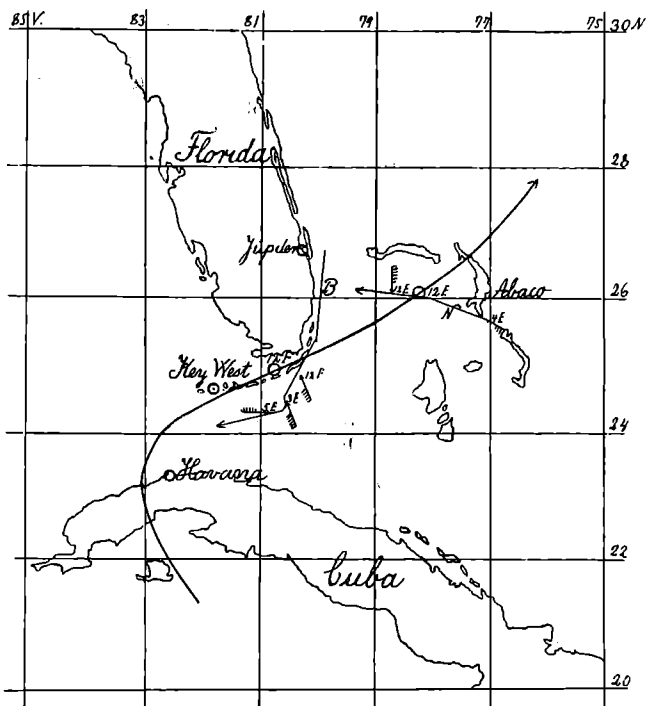
For nylig har Bladene indeholdt Beretninger om en ødelæggende Hvirvelstorm, som fra den vestlige Del af Cuba gik over Floridastrædet og op langs Floridakysten. Det er kun ét Aar siden, at de samme Egne hjemsogetes af en lignende Orkan, nemlig den 10. og 11. Oktober 1909.

Det er ikke uden Grund, at Præsterne paa Cuba i Maanederne September og Oktober i Kirkerne fremsiger Bønnen »ad repellandam tempestat«.

Paa Vestcuba jævnedes adskillige Bygninger med Jorden, i Havnas Havn forliste en Del Smaafartøjer, og ved Kap Florida strandede en større Passagerdamper, »Antilles«. I Key West demoleredes fire Kirker og mange Beboelseshuse, og i de omgivende Farvande led flere Sejlskibe store Havarier.

I »Annalen der Hydrographie«, Hefte X, 1910, gøres denne Orkan til Genstand for en nærmere Omtale, væsentlig paa Grundlag af Journaler fra tyske Skibe. Af disse skal nedenfor gengives Dagbogsoptegnelser fra Dampere »Breslau«, der paa Rejse fra Baltimore til Galveston den 11. Oktober Kl. 3—4 Em. passerede omtrent 20 Sm. Syd for Orkancentret, og fra Damperen »Nauplia«, der paa Rejse fra Hamburg til Havana den 11. Oktober Kl. 10—11 Em. passerede omtrent 30 Sm. Nordøst for Orkancentret.

Orkanen bevægede sig fra det caraibiske Hav i nordlig Retning over Vestcuba op til Key West og derefter i nordøstlig Retning forbi Bahamaerne. Mellem Key West og Bahamaerne bevægede Orkanen sig fremad med en gennemsnitlig Hastighed paa 18 Sm. i Timen.



I medfølgende Kort er Orkanens Bane gengivet samt Centrets omtrentlige Plads Kl. 12 Fm. og Kl. 12 Em. den 11. Oktober. Endvidere er Dampernes Ruter fremstillet (»Breslau«s Rute er betegnet med B, og »Nauplia«s med N.), samt Vindretning og Vindstyrke, som de observeredes om Bord til de vedføjede Klokket.

Allerede den 10ende iagttog man om Bord i »Breslau« langsomt faldende Barometer med Vinde fra ØSØ. med Styrke 4 og enkelte Regnbyger. Om Eftermiddagen udeblev den daglige Forandring i Barometerstanden, og Kl. 4 Em. viste Barometret 762 mm. Under regnfuldt Vejr og overtrukken Himmel styrede man ned i Floridastrædet, og den 11. Oktober om Formiddagen blæste det op fra ØSØ. med stærkt fal-

dende Barometer. Kl. 12 Fm. befandt »Breslau« sig paa 25°0 N. Brd. og 80,3° V. Lgd., og af Dagbogsoptegnelserne fremgaar nu følgende:

Kl.	Bar. i mm.	Vind	Bemærkninger.
12 F.	751,3	SSØ. 10	voldsomme Regnskyl
3 E.	717,8	SSØ. 12	orkanagtige Regnbyger
4 E.	722,7	S. 12	
5 E.	732,7	V. 11	
8 E.	751,0	N. 9	høj Sø og Dønning

Som det ses, har Barometret om Bord i »Breslau« allerede Dagen i Forvejen varslet den sig nærmende Orkan. Omtrent ved Middagstid den 11te har »Breslau« passeret Centerbanen og derefter søgt at fjærne sig fra Banen i sydlig Retning, indtil Centret var passeret. Mellem Kl. 12 og 3 faldt Barometret 34 mm.

Den 12. Oktober flovede Vinden af til NØ., Styrke 4, og det blev smukt Vejr.

»Nauplia« havde Kl. 4 Em. den 11te passeret Abaco i klart Vejr. Allerede fra om Middagen havde man bemærket, at Barometret faldt langsomt, og af en fra Sydøst oprækkende mørk Skybanke ventede man Regn. Kl. 8 var Vinden ØSØ., Styrke 8, og Barometret, der siden Kl. 4 var faldet 6 mm, stod nu paa 748 mm. Man befandt sig da paa omtrent 26° N. Brd. og 78° V. Lgd.

Kl.	Bar. i mm.	Vind	Bemærkninger.
8 E.	748,4	SØS. 8	
9½ E.	730,1	Ø. 12	
Fra Kl. 10 til Kl. 10 T. 20 Min. flovede Vinden af.			
11¼ E.	735,5	ØNØ. 12	
11½ E.	736,8	NNØ. 11	
12 E.	737,9	N. 11	
3 F.	749,8	NV. 8	

Ud over faldende Barometer og den mørke Skybanke i SØ., synes man om Bord i »Nauplia« ikke at have bemærket noget særligt Kendetegn paa den sig nærmende Orkan. Da den daglige Barometergang slet ikke omtales, er det jo muligt, at man ikke har haft sin Opmærksomhed heftet paa dette Punkt. »Nauplia« har passeret Centerbanen og har derefter i den mindre farlige Side af Orkanen søgt at fjærne sig fra Centerbanen.

Th. P. Funder.

Verdens Handelsmarine.

Board of Trade har den 6. August udsendt en Opgørelse over Netto Tonnagen af de forskellige Nationers Sejl- og Dampskibe, som har ind- og udklareret i Havnene i Storbritannien og Irland i Aaret 1908. Denne udviser:

	Saa vel britiske som fremmede	Britiske i Forh. til fremmede
Med Ladning og i Ballast	131,446,196 Tons.	59,2 pCt.
Med Ladning	96,799,048 —	65,4 —

Af Beretningen fremgaar yderligere, at den hele Tonnage af saavel britiske som fremmede Skibe var

i 1860	24,689,292 Tons.
i 1908	131,446,196 —

Den Procent, som den britiske Tonnage udgjorde i Forhold til Verdens hele Tonnage, er steget i det sidste halve Aarhundrede fra 56,4 til 59,2. Dette giver ganske vist en Stigning over den hele Periode, men i Mellemtiden er der foregaaet en Forandring; Maksimum Procenten naedes nemlig i 1893 og var 72,9, i 1903 var den 65,5, og siden den Tid er den gaaet nedad.

Tager man Dampere alene, ser man, at medens britiske Skibes Tonnage er steget fra

i 1860..... 4,186,620 Tons.
til i 1908..... 76,774,388 —

er Tonnagen af alle fremmede Nationers steget fra

i 1860..... 780,853 Tons.
til i 1908..... 50,201,359 —

hvilket med andre Ord betyder, at den britiske Procent af Totaltonnage er gaaet ned fra 84,3 til 60,5 (kun Dampere).

En anden interessant Tabel giver Tonnagen af forskellige Handelsmariner i en Række af Aar:

	Storbritannien med Kolonier Tons	Tyskland Tons	Forenede Stater (inkl. Indsø- og Flod-Dampere) Tons
1870.....	7,149,134	982,355	4,194,740
1904.....	12,156,101	2,352,575	6,291,535
1905.....	12,332,404	2,469,292	6,456,543
1906.....	12,791,381	2,629,093	6,674,969
1907.....	13,183,355	2,790,435	6,938,794
1908.....	13,263,354	2,825,404	7,365,445

	Danmark Tons	Norge Tons	Sverige Tons
1870.....	178,646	1,022,515	346,862
1904.....	473,409	1,451,425	673,872
1905.....	483,434	1,482,094	723,089
1906.....	517,201	1,547,884	742,361
1907.....	545,981	1,569,964	771,257
1908.....	541,148	1,569,646	611,060

Den hele Tonnage (inkl. Krigsskibe), som er bygget i Storbritannien og Irland fra 1899 til 1908, stiller sig som følger:

	For Stor- britannien og Kolonier Tons	For andre Lande Tons	Ialt Tons
1899.....	749,414	199,596	949,010
1900.....	736,906	207,361	944,267
1901.....	775,861	207,452	983,133
1902.....	800,374	150,051	950,425
1903.....	629,069	129,308	758,377
1904.....	735,384	148,875	884,259
1905.....	851,433	197,015	1,048,448
1906.....	922,182	234,589	1,156,771
1907.....	740,812	296,567	1,037,379
1908.....	413,052	188,649	601,701

I 1908 var der ialt beskæftiget om Bord i engelske Skibe, 275,721 Mand, hvoraf 196,834 var britiske, og 34,735 var Udlændinge, altsaa 17,65 Procent. Desuden var der 44,152 Laskarer og Asiater.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Fragtmarkedet.

Siden vor sidste Beretning er Sortehavet etc. flovet yderligere af, idet Markedet trykkedes af den store Mængde Tonnage, som ubefragtet gik fra England til Konstantinopel for Ordre, men det synes nu, som om de fleste af disse Dampere er bleven sluttet, og forhaabentlig er Bunden foreløbig naaet. Nogle store Baade sluttedes for Erts fra Nikolajeff til Rotterdam til 8/ à 8/3, 1500 Tons daglig Lastning og Losning, medens der for Korn fra Odessa etc. betaltes ned til c. 7/9 udsøgt Havn. Donauen sluttede til 10/ à 10/3 L. H. A. R., medens Sulina sluttede 3,000/3,500 Tons Baade til 10/ »any«, 10/6 Hamburg. De

andre Markeder viser ingen nævneværdige Forandringer, og hvis Begæret fra Østen, Nordamerika og La Plata blot vil udvide sig lidt mere, er der ingen Anledning til at se for mørkt paa Forholdene. Iøvrigt har Østen allerede sluttet noget livligere, og for Ris betaltes 23/3 Rangoon/Holland, 23/9 O. C. for 7,700 Tons Baade pr. Februar. Australien har taget et Par store Baade pr. Januar til 27/ U. K. eller Kontinentet. La Plata er temmelig stille, men betalte uforandret 11/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen pr. prompt, 12/3 pr. December. Fra Østersøen har der været gjort en Række Befragninger til gode Rater, særlig fra de nordlige Havne. For Lastning pr. anden Halvdel af November og senere holder Købmændene i de sydlige Havne sig tilbage, men forhaabentlig giver Rederne ikke for let Køb. Fra Libau har ganske prompte Baade opnaaet 11³/₄ d. Havrebasis London eller Rotterdam. For Kortprops fra Hernösand kan faas 38/ à 40/ pr. Favn Kortprops til Kulhavn paa Østkysten. — Kulfragterne er faste og høje til Middelhavet, og der kan f. Eks. opnaas omkring 7/ til Genua. Fra Methil opnaaede en 3,600 Tons Baad 8/3 til Venedig. Ad Østersøen til er der ingen Forandring indtraadt. Fra Cardiff til La Plata har Raterne svinget mellem 13/9 og 14/6 pr. November. Det truer nu igen stærkt med en partiel Kulstrejke i Wales, men forhaabentlig driver Uvejret over.

Havarier og Forlis.

B a r d e n, finsk Barkskip, er paa Rejsen fra Norre Sundby med en Ladning Cement drevet paa Land ved Indløbet til Hals. Skibet er læk og bliver sandsynligvis Vrag. Mandskabet er reddet.

A g i l, Kutter af Hangesund, indkom den 1. ds. paa Rejsen fra Bergen til Malmø med saltet Sild, til Skagen. Skibet kastede Anker i Yderhavnen men drev ned paa Molen, hvor det sank og blev Vrag. Mandskabet, fire Mand, blev reddet. Svitzers forsøger at bjerge Ladningen.

S v e n d, Dpsk. af Kjøbenhavn, er den 1. ds. kommet paa Grund i Nærheden af Trondhjem og staar haardt. Forskibet er læk.

I m p i, Skonnert af Narva, kom den 1. ds., da den laa opankret ved Halskov Rev, i Drift. Svitzers »Helsingør« observerede den farlige Stilling, hvori Skibet befandt sig og fik hurtigt Forbindelse med det, hvorved det frelstes fra at strande paa Revet. »Impi« har en Ladning Oliekager inde bestemt til Odense.

A n n a, Lægter af Hamburg, paa Slæb af Damper »Hammonia« fra Harburg, mistede den 1. ds. Forbindelse med Damperen, idet Trossen sprang, da Skibet befandt sig c. 17 Mil Nordvest for Rothe Cliff. Slæbedamperen maatte tage ind til Esbjerg for at faa Assistance. Fyrtransportdamperen »Nordsøen« gik da ud for at søge Lægteren med dens tre Mands Besætning bragt i Sikkerhed.

Efter senere Meddelelse er Eftersøgningen opgivet, og Lægteren betragtes som totalt forlist. Ladningen, der bestod af Soyakager, havde en Værdi af 40,000 Mark. Besætningen var tysk.

S v a l e n, Galease af Samsø, er Natton til den 1. ds. strandet ved Rønne og bliver sandsynligvis Vrag. Skibet, der havde en Ladning Sen bestemt til Rønne Havn, blev slyngt ind mod Havnekajen; det er bygget i 1887 i Ribnitz og maaler 32 Netto Reg.-Tons.

S e l m a C h a r l o t t e, Skonnert af Lysekil, er den 2. ds. paa Rejsen fra Assens til Randers med en Ladning Sukker indkommen læk til Frederikshavn; maa losse og reparere.

D o r k a s, Skonnert af Ommel, har den 1. ds. i den stærke Storm kollideret med en Galease ved Fyns Hoved. »Dorkas« søgte ind til Aarhus for at faa sin Skade repareret; Galeasen, der ogsaa fik nogen Skade, er ligeledes kommet i Havn.

Fra Sø og Land.

En Kampeskildpadde fanget i Middelhavet. Af en fransk Fiskerbaad blev der fornylig Syd for Cette, hvor Havets Dybde er omtrent 70 Meter, fanget en ualmindelig stor Skildpadde, 1,30 Meter lang og vejende over 300 Kilogram. Hovedet ligner noget en Sælhunds, og Dyrrets Skal er sort med hvide Pletter. Man fodrer Skildpadden med Smaafisk, men man mener ikke, at den vil kunne leve længe. (»Berl. Tid.«)

(Fortsættes Side 686.)

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvilide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højden og Dybden er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2403. Grund fundet, Sejv VSV, Kattegat. Ved Opmaalningen i 1910 er der 4 Sm VSV. fra Sejv Fyr, fundet 9,5 m Vand paa 55° 53' 19" N. Br. 10° 59' 24" Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 160, 210, 211 og 227. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 221).

2404. Lystønde udlægges, Knudshoved-Flak, Nyborg-Fjord, Store-Bælt. I Begyndelsen af December 1910 vil der til Vejledning for Statsbanernes Skibe ved Knudshoved-Flak i e. 14 m Vand, e. 1000 m S. 30° Ø. fra Knudshoved Vinkelfyr, blive udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek. 55° 16' (57") N. Br. 10° 51' (49") Ø. Lgd.

Nærmere Oplysninger følger. (Kort Nr. 156, 157, 160, 162, 163, 220 og 221. Danske Lods, 7de Udgave, Side 346. Fyr-Fort. Nr. 262 A. Søm.-Fort., Side 28).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2405. Fyr forandret, Græsskären, Norrköpingsbukten, Sverrig. Græsskären Fyr er nu forandret til et Blinkfyr, der hver 6 Sek. viser To-Blink. Lysvinklerne er uforandret. 58° 37' 7" N. Br. 17° 14' 26" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 282. Kjøbenhavn 1910).

2406. Fyr tændt, Skuggskär, Söderhamn, Bottniske Bugt. De to røde, faste Fyr paa NV-Siden af Skuggskär er tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2220. Kjøbenhavn 1910).

2407. Fyrskibet »Storbrotten« atter paa Station, Bottniske Bugt, Finland. Fyrskibet »Storbrotten« er atter paa Station. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2357. Kjøbenhavn 1910).

2408. Farvand afmærket, Ekenäs, Helsingfors Distrikt, Finske Bugt. Et nyt Farvand for 2,4 m dybgaende Skibe er afmærket fra Farvandet til Ekenäs By til Ekenäs Ladugårds S.-Kyst ved Draksvik Fjærd.

Følgende Vagere er udlagt: En Vager paa S-Siden af Katveholms Grund. 59° 56' 47" N. Br. 23° 24' 48" Ø. Lgd. En Vager paa S-Siden af Kåkgårds Banke. 59° 57' 32" N. Br. 23° 27' 36" Ø. Lgd. En Vager paa N-Siden af Båssa Banke. 59° 57' 36" N. Br. 23° 27' 56" Ø. Lgd. En Vager paa S-Siden af Knipnäs Banke. 59° 58' 6" N. Br. 23° 29' 24" Ø. Lgd. En Vager paa S-Siden af Flyet. 59° 58' 40" N. Br. 23° 30' 5" Ø. Lgd. Baaker er opført paa: Diupviks Udd. 59° 57' 42" N. Br. 23° 28' 26" Ø. Lgd. Hørsbäcksholm SV.-Pynt.

tæt N. for Ledelyrlinien fundet en lille Grund med 4,0 m Vand mellem Spidstønde Nr. 1 med Ballon og Spidstønde Nr. 2. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1133. Kjøbenhavn 1910).

2426. Tønder inddraget, Thomas Smitgat, Zeegat van Terschelling, Spidstønde Nr. 1 med Ballon, Spidstønderne Nr. 2 og 3 med Kors, Stumplønde Nr. 1 med afkortet Keagle og Stumplønde Nr. 2 og 3 i Thomas Smitgats er inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2370. Kjøbenhavn 1910).

2427. Fyr slukket, Scheur, Nieuwe Rotterdamse Waterweg. Scheur hvide Fyr med Formarkelse paa N-Siden af N. E. Waterweg er slukket. 51° 56' 2" N. Br. 4° 19' 3" Ø. Lgd.

2428. Forestaaende Ombygning af Fyrskibet »Noord-Hinder«. I den første Halvdel af November 1910 ombygtes »Noord-Hinder« Fyrskib med et nyt Fyrskib, der viser hvidt To-Lyn hver 10 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 2,1 Sek., Lyn 0,4 Sek., Mørke 7,1 Sek. Rødt Fyrskib med hvid Gang, paa hvilken er malet »Noord-Hinder«, ligger Dagmærke.

Taaresignal gives med Sirene, To-Stød hver 30 Sek., Stød 2,3 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2,3 Sek., Pause 20 Sek. Hvis Sirenen er i Orden gives Taaresignal med Klokke, To-Slag hver 2 Minutter, efterfulgt af Kimen i 5 Sekunder. Under vands Taaresignal: To-Slag hver 6 Sek., Pause afvexlende 2 og 4 Sek. En rød Stumplønde og en rød Spidstønde ligger tæt ved Fyrskibet, 1600 m NØ.—SV. for hinanden. 51° 35' 4" N. Br. 2° 36' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 180).

2429. Belysning forandret, Saarfinge, Wester Schelde. Paa den forreste Baake paa Ø.-Kanten af Grunden ved Saarfinge er tændt et hvidt Fyr med To-Formarkelse hver 20 Sek., Lys 14 Sek., Mørke 2 Sek., Lys 2 Sek., Mørke 2 Sek. 51° 20' 21" N. Br. 4° 13' 1" Ø. Lgd.

Samtidig er Fyret paa Saarfinge bagste Baake slukket.

2430. Forandring af Fyr opsat, Frederik og Krangleoon, Schelde, Belgien. Forandringen af Frederik hvide, røde og grønne, faste Fyr og af Krangleoon hvide, faste Forfyr er endnu ikke udført og er foreløbig opsat. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2321. Kjøbenhavn 1910).

2431. Dybde paa Grund, Jim Howe Bank, Well Bank S, England. Grunden med 11 à 18 m Vand, der var rapporteret at ligge e. 2 Sm S. for Well Bank, er nu undersøgt af et Opmaalingseskib. Grunden er lille; den mindste Dybde 25 m ligger paa 52° 56' 40" N. Br. 2° 25' 0" Ø. Lgd. Den kaldes nu Jim Howe Bank. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2892. Kjøbenhavn 1908).

2432. Vrag afmærket, Sherringham Bank S, Damperen »Heatfield« er sun- ket 1,3 Sm S. 6° V. fra den hvid og sort vandret stribede Tønde med Diamant, W. Sherringham, paa NV-Siden af Sherringham Bank. Et Mærkeskib er udlagt 1½ Kbl N. t. Ø. for Vraget og en grøn Vragtønde tæt SV. derfor. 53° 1' 3" N. Br. 1° 7' 3" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2433. Tønder inddraget, Spithhead Ø, England. Tønden med Stage og Flag og Stumplønden, som til Forsøg var udlagt 4 Kbl S. 37° Ø. fra Fyrskibet »Warner«, er inddraget. Fyrskibet »Warner«: 50° 43' 7" N. Br. 1° 4' 7" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2582. Kjøbenhavn 1909).

2434. Lystønde inddraget, Scotch Bay, Dublin Bay, Irland. Den røde, spidse Lystønde, der til Forsøg var udlagt 2½ Kbl N. 50° V. fra Pynten paa Ø.-Siden af Sandy Cove, er inddraget. Sandy Cove: 53° 17' 2" N. Br. 6° 7' 7" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1565. Kjøbenhavn 1908).

59° 58' 20" N. Br. 23° 30' 0" Ø. Lgd. og Horsbæksholm NV-Pynt. 59° 58' 36" N. Br. 29° 30' 16" Ø. Lgd.

2409. Vrag afmærket. Frisches Haff. Tyskland. I Frisches Haff er et Fartøj med Kul sunket c. 1000 m Ø. for Ebbing Fyrbaake. En Vragtønde er udlagt Ø. for Vraget, der belyses om Natten paa sædvanlig Maade. Ebbing Fyrbaake: 54° 19' 29" N. Br. 19° 25' 59" Ø. Lgd.

2410. Fyr forandres. Rixhöft. I Slutningen af Oktober tændes Rixhöft hvide Lynfyre (Ø-lige Taarn), der viser Ek-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,1 Sek., Mørke 2,0 Sek. Flammens Højde: 75 m. Synsvide: 22 Sm. Samtidig slukkes det midlertidige, røde, faste Fyr, samt det hvide, faste Fyr paa det V-lige Taarn, der bliver staaende, men Fyrlanteren borttages. 54° 49' 54" N. Br. 18° 20' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1815. Kjøbenhavn 1910).

2411. Belysning forandret. Vierendelhgrund. Stralsund. Vierendelhgrund hvide, røde og grønne, faste Fyr er slukket og Vierendelhgrund Ledelyr er tændt. Baglyret er et hvidt og rødt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra N. 17° V. gennem N. til N. 5° Ø., rødt Lys fra S. 65° Ø. til S. 27° Ø., hvidt Lys derfra gennem S. til S. 70° V., rødt Lys derfra gennem V. til N. 72° V., hvidt Lys derfra til N. 65° V. Flammens Højde: 28 m. Lysevne og Synsvide: Henholdsvis 18 Sm og 14 Sm for den hvide Hoved-Lyvinde fra N. 13° V. gennem N. til N. 1° Ø., Lyset tager jævnt af til begge Sider (N. 17° V. og N. 5° Ø.). I de øvrige Lysvinkler er Lysevnen en Del svagere. 54° 25' 53" N. Br. 13° 4' 7" Ø. Lgd. Forlyret staar 1100 m fra Baglyret og er et hvidt Lynlyr, der c. hver 4 Sek. viser Ek-Lyn, Lyn c. 0,2 Sek., Mørke c. 3,5 Sek. Flammens Højde: 11 m. Lysevne: 17 Sm. Synsvide: 11 Sm. 54° 26' 12" N. Br. 13° 4' 4" Ø. Lgd. Tårnet paa Mariikirken i Stralsund ligger i Ledelyrlinjen, den hvide Hoved-Lyvinde og Baglyret overet med Forlyret, som leder gennem Indløbsrenden i Gellenstrøm indtil Begyndelsen mellem de sorte Tønder 6 og 7. Grenselinien, S. 27° Ø., mellem Baglyrets hvide og røde Lys, angiver Indløbet til Vierendelhvne S. fra. (Kort Nr. 116, 139, 157 og 160). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2619, 1909 og 846. Kjøbenhavn 1910).

2412. Fløjetønde udlægges. Wustrow. En sort og rød stribet Fløjetønde med rød, V-lig Topbetegnelse, mærket »Wustrow W«, vil snart blive udlagt c. 2 Sm V. for Wustrow, Fischland, der ligger paa 54° 21' N. Br. 12° 24' Ø. Lgd. (Kort Nr. 116, 139, 157 og 160).

II. Kattegat og Skagerrak.

2413. Grund fundet. Sømærke flyttet. Skælder-Vik. Sverrig. En Grund med 2,5 m Vand er fundet c. ½ Sm NV. for den røde Ståge med nedadvendt Krost ved Grytgrund i Skælder-Vik. Fornævnte Ståge er flyttet til 56° 21' 2" N. Br. 12° 41' 32" Ø. Lgd., paa SV-Siden af den ny Grund. (Kort Nr. 156, 160, 181, 187, 210 og 211).

2414. Fyr forstærket. Varberg. Ifølge Meddelelse fra det danske Konsulat i Göteborg skal Varberg Havnefyrs Lysevne i den nærmeste Fremtid forstærkes, saa Fyrets Synsvide bliver 9 Sm. 57° 6' 42" N. Br. 22° 14' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 250).

2415. Taagesignal forandret. Fulebuk Fyr. Kristianafjord. Norge. Ved Fulebuk Fyr gives nu Taagesignal med Horn, Ek-Stød hver ½ Minut. 59° 10' 30" N. Br. 10° 36' 25" Ø. Lgd. (Kort Nr. 196). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 987. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2416. Vrag. Nordsøen. En Skydeskive er den 27de Oktober d. A. gaaet i Drift paa 52° 44' N. Br. 4° 23' Ø. Lgd.

2417. Taagesignal oprettet. Vardø Fyr. Norge. Fra Vardø Fyr gives nu Taagesignal med Horn, Ek-Stød hver ½ Minut. 70° 23' 20" N. Br. 31° 9' 55" Ø. Lgd.

2418. Fyr tændt. Skarvø. Herlø. Skarvø Fyr, Herlø, er nu tændt. Det er et Lynlyr, der hver 10 Sek. viser Tre-Lyn; det lyser fra S. 55° Ø. gennem S. V. og N. til N. 80° Ø. Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 16 Sm. Hvidt Hus med havt Taarn. 60° 13' 15" N. Br. 4° 50' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1081. Kjøbenhavn 1910).

2419. Skydøvevær. Cuxhaven. Elben. Tyskland. Fra den 28de November til den 16de December 1910 afholdes Skydøvevær ved Cuxhaven mellem Kl. 3½ Rm. og Kl. 3 Em. Den 30de November, 1ste, 3die, 6te, 8de, 10de, 15de og 16de December skydes tillige om Natten mellem Kl. 7 og Kl. 1. Skydepladsen begrænses mod N. af Linien: Tønde 6, mod S. af Linien: Alenbrucht Kirke—Tønde 17. Naar der skydes, højes det internationale Signalflag B paa Baterialet Grimmertörn og paa det skydende Fort. Pladsen er da spærret for al Sejlads. Dampere med Hamburgs Flag og et rødt Flag paa Toppen ligger ude. Et rødt Flag højest paa Cuxhaven Fyrtaarn betyder, at der ikke skydes den Dag.

2420. Tønde flyttet. Mittelgrund. Glückstadt NV. Elben. Den sorte Spids-tønde paa V-Siden af Mittelgrund, V. for Bank von Glückstadt, er flyttet og ligger nu i 4,5 m Vand paa 53° 48' 31" N. Br. 9° 21' 15" Ø. Lgd.

2421. Afmærkning forandret. Grundenelch. Elben. Paa den V-lige Bred af Elben, mellem Jähle Munding og Twielenfleth, opføres Høder. Spirtønde L er flyttet til 53° 35' 7" N. Br. 9° 36' 59" Ø. Lgd. i 14 m Vand. En rød Spirtønde L/M er udlagt i 12 m Vand paa 53° 34' 47" N. Br. 9° 37' 35" Ø. Lgd.

2422. Skydøvevær. Jald. Fra den 29de November til den 15de December 1910 afholdes Skydøvevær i Jald fra Kl. 8 Rm. til Kl. 5 Em, den 13de og 15de December skydes tillige om Natten. Skydepladsen begrænses mod N. af Breddeparallelen gennem Tønde 13, mod S. af Breddeparallelen gennem Seeheld Kirke. Naar der skydes, højes en rød Dobbelstander ved Havneindløbet og paa det skydende Fort, Pladsen er da spærret for al Sejlads. Politifartøjer med rød Dobbelstander ligger ude.

2423. Fyr permanent. Arrngast. Jald. Arrngast Hovedfyre brender nu permanent. 53° 28' 58" N. Br. 8° 11' 6" Ø. Lgd.
Varelsiel Fyr er slukket. 53° 24' 49" N. Br. 8° 11' 10" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2240. Kjøbenhavn 1910).

2424. Afmærkning forandret. Bocht van Watum. Doelegat. Oostfriesche Gaatje. Ems. Holland. I Ems er følgende forandringer i Afmærkningerne foretaget:

Den rød og sort lodret stribeede Baaketønde med Kors, »Emsstörn S« (Binnen-Emsstörn), ligger nu paa 53° 26' 29" N. Br. 6° 56' 11" Ø. Lgd., den rød og sort lodret stribeede Baaketønde med sort Flag over et Kors, »Hund N«, paa 53° 26' 24" N. Br. 6° 54' 51" Ø. Lgd. og den røde Vager E. C. paa 53° 25' 48" N. Br. 6° 56' 6" Ø. Lgd. I Bocht van Watum er de røde Vagere E. D. (Doelekat) og E. E. a., den røde Lystønde E. E. (Robbenplate) og den sorte Spidsstønde E. 2. b. indtaget. Den røde Vager E. F. (Watum) er flyttet til 53° 24' 24" N. Br. 6° 54' 51" Ø. Lgd. I Doelegat ligger nu Spidsstønde D. 2 paa 53° 27' 35" N. Br. 6° 54' 17" Ø. Lgd., Spidsstønde D. 3 paa 53° 26' 57" N. Br. 6° 55' 8" Ø. Lgd., den røde Vager D. B. paa 53° 26' 45" N. Br. 6° 54' 11" Ø. Lgd., den røde Vager D. C. paa 53° 25' 12" N. Br. 6° 55' 39" Ø. Lgd. og er mærket »Hund Ost«. Udlagt er: Sort Spidsstønde D. 4 paa 53° 25' 47" N. Br. 6° 55' 12" Ø. Lgd., Sort Spidsstønde D. 4 a paa 53° 25' 17" N. Br. 6° 55' 23" Ø. Lgd., Sort Spidsstønde D. 5 paa 53° 24' 52" N. Br. 6° 55' 16" Ø. Lgd., Rød Vager D. C. a paa 53° 25' 46" N. Br. 6° 54' 54" Ø. Lgd., Rød Vager D. D. paa 53° 25' 21" N. Br. 6° 55' 6" Ø. Lgd., Rød Vager D. E. paa 53° 24' 55" N. Br. 6° 55' 6" Ø. Lgd. I Oostfriesche Gaatje er rød Vager G. A. nu mærket: G. A. a og en ny rød Vager G. A. er udlagt paa 53° 24' 48" N. Br. 6° 56' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2369. Kjøbenhavn 1910).

2425. Dybde. Storremelk. Zeegat van Terschelling. I Storremelk er der

323

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2435. Fyr forstærket. La Charente Munding. Frankrig. Det forreste grønne Ledelyr paa venstre Bred af La Charente er nu permanent. Fyrets Lysevne er forstærket til 11 Sm i en Vinkel af 10° paa hver Side af Ledelyrlinien. 45° 56' 52" N. Br. 1° 4' 8" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2436. Forestaaende Tænding af Fyr. Rat Island, Fernando Noronha. Brasilien. I 1910 tændes paa Rat Island et hvidt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 20 Sek. Flammens Højde: 62 m. Synsvidde: 18 Sm. 21 m højt, hvidt Taarn. 3° 48' S. Br. 32° 23' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2437. Belysning forandret. Port de la Lave. Baie de Marseille. Frankrig. Ved Port de la Lave er den sorte Lystønde inddraget og det røde, faste Fyr tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 829. Kjøbenhavn 1910).

2438. Lystønde udlagt. Marseille. Ved Cap Janet bygges en Møle til Danneisen af La Madrague Havnebasin. En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt 950 m Ø for Forlængelsen af den ydre Møle ved Marseille N.-lige Forhavn, for at aduarke disse Havnearbejder. Lystønden flyttes V. efter, eiterhaanden som Arbejderne skridter frem. 43° 20' 10" N. Br. 5° 20' 35" Ø. Lgd.

2439. Retfælse til »E. f. S.« Nr. 2337, 1910. Giens. Forbaaken til det første Sæt Telegrafbaaker, der er overet i N. 61° V.—S. 61° Ø., paa Giens Halva staar paa 43° 1' 35" N. Br. 6° 9' 18" Ø. Lgd.

2440. Fyrs Beliggenhed. Capo Cefalu. Sicilien N.-Kyst. Capo Cefalu hvide Blinkfy viser Et-Blink hver 30 Sek., 1.3 Sek., Mørke 28,7 Sek. 38° 2' 18" N. Br. 14° 1' 58" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1863. Kjøbenhavn 1910).

2441. Oplysning om Fyr. Capo Spartivento. Italien. Capo Spartivento hvide Blinkfy viser Et-Blink hver 30 Sek., Blink 3,5 Sek., Mørke 26,5 Sek. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1046. Kjøbenhavn 1910).

2442. Fyr forandret. Punta Stilo. Golfo di Squillace. Italien Ø.-Kyst. Det midlertidige, hvide Fyr paa Punta Stilo viser atter hvidt Lys med En-Formærkelser. 38° 26' 46" N. Br. 16° 34' 46" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2393. Kjøbenhavn 1910).

2443. Fyr forandret. Goro. Po di Goro Munding. Italien Ø.-Kyst. Goro Fyr er formærket fra N. 55½° V. gennem N. til N. 64½° Ø. 44° 47' 58" N. Br. 12° 22' 41" Ø. Lgd.

2444. Afmærkning forandret. Porer. Kap Promontore. Østerrig-Ungarn. De to Kegletønder ved Grundene mellem Klippen Porer og Øen Felonega er ombyttet med Prikker med hvide, runde Skiver som Topbetegnelse. Den N.-lige Prik ligger 810 m N. 52° Ø. fra Porer Fyr og den S.-lige ligger 660 m N. 75° Ø. fra samme. Porer Fyr: 44° 45' N. Br. 13° 53' Ø. Lgd.

2445. Fyr tændt. Kukljica Bugt. Paa N.-Pynthen ved Indløbet til Kukljica Bugt er tændt et ubevogtet rødt, fast Fyr, 3500 m N. 41° V. fra S. Lunka Kirke-taarn paa Øen Pasman. 44° 2' N. Br. 15° 15' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2446. Midlertidig Fyr tændt. Chemurupo (Chemulpho). Korea V.-Kyst. Et hvidt, midlertidig Blinkfy, der hver 20 Sek. viser Fire-Blink, er tændt c. ½ Kbl

Kjøbenhavns Børskurs d. 3. Novbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	93 ¹ / ₄ — ¹ / ₂	93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂
Danmark		44 ¹ / ₄	48
Norden	96 ³ / ₄ —87	86 ³ / ₄	87
København		—	—
Carl		72	74
Dannebrog	80 ¹ / ₂	80 ¹ / ₂	80 ³ / ₄
Skjold		45 ¹ / ₄	46 ¹ / ₄
Urania		5	10
Union		—	—
Dampsk. af 1896	80 ⁹ / ₄	80 ¹ / ₂	80 ¹ / ₄
Hejmdal	88 ¹ / ₄ —88	88 ¹ / ₄	88 ¹ / ₂
Østasiatiske	144 — ¹ / ₄	144	144 ¹ / ₂
Østersøen		—	—
Nordsøen		3	5
Gorm	72	71 ¹ / ₂	72 ¹ / ₂
Torm		59	70
Inga		—	—
Cimbria		42	50
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab		—	—
Forenede Bugser-Selskab		—	—
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43 ³ / ₄ ¹ / ₂	43 ¹ / ₄	43 ¹ / ₂
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ³ / ₄	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.	84 ³ / ₄ — ¹ / ₄	84 ¹ / ₄	84 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Kbhvns. Kreditf.		90	92
4% — — — 2. Serie.		93 ³ / ₄	94 ¹ / ₄
4% — — — 1. —		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂
4% — — —		93	93 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.		93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		141 ¹ / ₄	142
Privatbank		106 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂
Landmandsbank	134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank		135 ³ / ₄	136
Grundejerbank		21 ¹ / ₂	22 ¹ / ₂
Burm. & Wain	92 — ¹ / ₂	92 ¹ / ₂	92 ¹ / ₂
Helsingørs Jærnsk.	72 — ¹ / ₄	72	72 ¹ / ₄
Sukkerfabr.	253 —252 ¹ / ₂	252 ³ / ₄	253
Bryggeri Aktier	179 ¹ / ₂ —178 ³ / ₄	178 ³ / ₄	179

Vekselkurser d. 2. Novbr. 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.19	18.14
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 2. Novbr. 1910.	
Russiske Noter	216.85
4% Russiske Consols	91.70
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit	90.00
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	102.00
4% — — 1890	94.50

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 40,000, „Danmark“ 12,000, „Norden“ 14,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 24,000, „Skjold“ 16,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 6,000, „Dansk-Russisk“ 152,000, „Østasiatisk“ 128,000.
Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

S. 50° Ø. fra Flagstangen paa det britiske Konsulat i Chemurupo (Chemulpho). Fyret lyser fra N. 82° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 39° V. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 13 Sm. 37° 28' s. N. Br. 126° 37' Ø. Lgd.

2447. Fyr tændt. Sepu to. Small Group Islands. Korea S.-Kyst. Paa Sø- Punten af den S.-ligste Øe, Supo to, af Small Group Islands er tændt et hvidt, ubevogtet Lylyst, der lyser 3 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Fyret lyser fra N. 18° Ø., gennem Ø. og S. til S. 87° V. Flammens Højde: 53 m. Synsvide: 10 Sm. 5 m høj, hvidt, rundt Taarn. 34° 18' 0" N. Br. 127° 7' 58" Ø. Lgd.

2448. Tænder udlagt. Ke Lung Harbor. Taiwan N.-Kyst. Japan. En rød Spidskande er udlagt udenfor Yderenden af Grunden ved S.-Puntten af Kago Bay, 3, Kl. S. 24° Ø. fra Banjintai Bi Fyr og en sort, stump Lysskande, der viser grønt, fast Lys, er udlagt ved Landgrunden paa Ø.-Siden af Havnen, 7, Kl. S. 40° Ø. fra Banjintai Bi Fyr, der lyser paa 25° 9,2 N. Br. 121° 44,2 Ø. Lgd.

2449. Vrag. Shimonoseki Kaiyo. Nankai. En Skonnert er sunket ved det Ø.-lige Indløb til Shimonoseki-Strait, c. 4 Sm SØ. 1/2 S. fra He Saki Fyr. Mastene 4 m over Vandet. 33° 54' 30" N. Br. 131° 4' 14" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2450. Karantænebestemmelser. Italien. — Beirut, Hermapolis, Pirens og Rhodos er erklæret for smittet af Kolera. Østerrig-Ungarn. — Kommunerne Czrepuja og Klekk, Torontal, er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † anmærket; †: Tilføj.

Kort eller Bogs Nr.	Frankrig:
N 927	Tables des mers de Chine pour l'an 1911. Pris f. 0,50.
N 928	Tables des mers de Colonies françaises de l'Océan Indien pour l'an 1911. Pris f. 0,50.
N 929	Tables des mers de Colonies françaises de l'Atlantique pour l'an 1911. Pris f. 0,50.
T	Holland: Aanvullingsblad Nr. 1 op den Zeemansrijds voor den Oost-Indischen Archipel. Deel III, 1909. Oktober 1910. Pris f. 0,30.

Søkort-Arkivet.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:
Forendringer og Tilføjelser Nr. V. til International Signahøg 1901. Oktober 1910. Udliveres gratis.

En snild Maade at blive af med blinde Passagerer paa. Medens Besætningen paa en engelsk Fiskersmakke for Dagry var beskæftiget med Fiskeri ud for Folkestone, kom en tysk Dampner paa Siden af den, og bad Fiskerne om at tage en Lods i Land, beretter »Globe«. Søen var rolig og to Mand sprang nu fra Dampneren over paa Fiskersmakken. Straks derefter sejlede Dampneren hurtigt bort. Fiskerne blev imidlertid højt forbavsede, da de snart opdagede, at de ikke havde faaet Lods om Bord, men to tyske Sømand, som vistnok havde sneget sig om Bord i Dampneren som blinde Passagerer.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Københavns-Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er i disse Dage Dampneren »Skarodde« tilhørende A/S. Axel Prior, Kjøbenhavn, solgt til Marstal.

Gennem samme Firma er den danske Statslaanefond tilhørende 2/m. Fiskekutter »Helene«, c. 34 Brutto Reg.-Tons, bygget 1907 med 15 Aars 1ste Kl. i fransk Veritas, solgt til Fisker L. Chr. Sørensen i Esbjerg. Skibet er forsynet med en 25 HK. Møllerup Motor.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Riga. 1./11. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 2./11. til Petersborg. — Algarve, Borries, afg. Gibraltar 2./11. til Cetta. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 31./10. — A. N.

Hansen, Kruse, afg. Riga 2./11. til Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, afg. Tunis 1./11. til Salonica. — Arkansas, Petersen, ank. Tampa 31./10. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 1./11. — Aurora, Fischer, pass. Gibraltar 28./10. for Leghorn. — Baron Stjernblad, Therhilden, pass. Brunshüttel 1./11. for Antwerpen. — Beira, Lunge, ank. hertil 1./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 2./11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 25./10. — Christian IX, Holm, ank. hertil 31./10. — Dagmar, Bøgvad, ank. Leghorn 31./10. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 30./10. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 2./11. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 29./10. hertil. — Giorgio I, Sørensen, pass. Brunshüttel 31./10. for Hull. — Hengest, Munck, afg. herfra 1./10. til Riga. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 27./10. hertil. — Hjelm, Kyllsbech, ank. Danzig 31./10. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Petersborg 1./11. til Dunkerque. — Jolantha, Simonsen, ank. Pillau 1./10. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 1./11. — Kentucky, Andersen, afg. Filadelfia 1./11. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. herfra 1./11. til Petersborg. — Kursk, Gommesen, afg. Wiborg 29./10. til Sörnäs. — Leopold II, Jacobsen, ank. hertil 1./11. — Loire, Craignou, ank. Riga 31./10. — Louise, Nelleman, afg. Lissabon 2./11. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 25./10. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Haida Pasha 2./11. til Pamderma. — Morsøe, Sørensen, ank. Petersborg 25./10. — Moskov, Jon Jousen, ank. Aarhus 2./11. — Nicolai II, Clauson Kaas, afg. herfra 29./10. til Antwerpen. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Petersborg 31./10. til Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 31./10. — Omsk, Harder, ank. Libau 30./10. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 25./10. — Pennsylvania, Lissner, afg. herfra 2./11. til Kristiania. — Perm, Christensen, pass. Holtenau 1./11. for London. — Pregel, Iversen, afg. London 2./11. til Havre. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 28./10. — Seine, Dampt, ank. Bordeaux 31./10. — Texas, Muhldorff, afg. Buenos Aires 18./10. — Thyra, Jørgensen, ank. Stettin 3./11. — Tiber, Bech, afg. herfra 31./10. til Dunkerque. — Tyr, Thaning, afg. herfra 1./11. til Windau. — United States, Gøtsche, ank. New York 1./11. — Viking, Meyer, afg. herfra 2./11. til Arendal. — Hans Gude, afg. Liverpool 31./10. hertil. — Karin, afg. Manchester 2./11. til Liverpool. — Vadsø, ank. Stettin 3./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 30./10. — London, Bom, ank. Methil 28./10. — Paris, Tholander, ank. Ghent 1./11. — Bryssel, Kaas, afg. Petersborg 26./10. til London.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tync Dock 1./11. — Wien, Boeck Hansen, afg. Tynen 28./10. til Königsberg. — Roma, v. Thun, ank. København 28./10.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Ghent 29./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 28./10. — Pawel Andrejef, Tambebek, ank. London 28./10. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. København 2./11. — Russ, Petersen, ank. Bristol 14./10. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 29./10. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 28./10. til Dunkerque. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Messina 24./10. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Ancona 27./10. til Stax. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 28./10. — Newa, Dahl, afg. Petersborg 26./10. til Rotterdam.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Stralsund 29./10. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Königsberg 30./10. — Skinfaxe, Faber, ank. Kiel 1./11. — Gulfaxe, Petersen, afg. Burntisland 31./10. til Korsør. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Korsør 31./10. til Petersborg.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Gamla Karleby 2./11. til Brahestad. — Fylla, Christensen, ank. Piteå 31./10. — Gerda, Iversen, pass. Hook of Holland 1./11. for Barcelona. — Inger, Schiff, pass. Emden 2./11. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 1./11. for Malaga. — Laura, Pedersen, ank. Raumo 1./11. — Bodil, Skou, ank. Gefle 1./11. — Alfa, Lauritsen, ank. Odense 30./10. — Nora, Larsen, ank. Lissabon 31./10.

Æra. Erindring, Nielsen, ank. Borgå 30./10. — Energi, Jensen, ank. Caen 31./10. — Enigheden, Jensen, ank. Chantenay 31./10.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Rottedram 31./10. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Aalborg 26./10. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Cardiff 28./10.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Riga 30./10. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Methil 30./10. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 31./10.

Europa. Europa, Hansen, ank. Aarhus 29./10. — Frankrig, Friis, afg. Kronstadt 30./10. — Tyskland, Danstrup, ank. Libau 27./10. — Belgien, Nielsen, ank. Methil 1./11.

København. Canadia, afg. Rotterdam 4./11. til Frederikstad. — Euxinia, afg. Newcastle 31./10. til Filadelfia. — Dania, afg. Rotterdam 4./11. til Filadelfia. — Livonia, passerede Haustholm 31./10. for Rouen. — Normannia, pass. København 26./10. for Port Talbot. — Carl Hecksher, pass. Dartmouth 31./10. for Marseille. — Russia, afg. Dunkerque 31./10. for Leith. — Hafnia, pass. København 30./10. for Nantes.

Union. Kotonia, pass. Galitz 25./10. for Danmark. — Sarmatia, afg. Wiborg 1./11. til Alexandria. — Caledonia, ank. Ghent 1./11. — Gallia, afg. Rouen 2./10. til Swansea. — Frisia, ank. Lübeck 29./10.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Livorno 31./10. — Patricia, Larsen, ank. Libau 28./10. — Gratia, Sørensen, ank. Petersborg 26./10. — Astoria, Neergaard, afg. Rotterdam 18./10.

Inga. Flandria, Hansen, afg. South Shields 2./11. — Granaria, Poulsen, ank. København 2./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Antwerpen 30./10. — Estonia, Winckler, ank. Rotterdam 30./10.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Middlesbro 1./11. — Selandia, Troensegaard, afg. Wisby 31./10. — Secalia, Jensen, ank. Bona 28./10. — Frumentia, Andersen, afg. Brixham 28./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Wiborg 25./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 29./10.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Hartlepool 24./10. — Martha, Christensen, ank. Seaham 31./10. — Elna, Rathje, afg. Almeria 2./11. — Therese, Pedersen, ank. Boulogne 29./10. — Simone, Møller, ank. Rouen 29./10. — Jeanne, Løffer, ank. Rouen 28./10. — Vera, Risø, ank. Swansea 1./11. — Daisy, Olsen, afg. Howden Dock 1./11. — Anine, Leth, afg. Bona 1./11. — Kamma, Larsen, afg. Swansea 26./10.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, afg. Petersborg 1./11. til København. — Tranquebar, van Deurs, pass. Singapore 1./11. for Suez. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 23./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Brest 1./11. — Pangan, Gabe, ank. Antwerpen 30./10. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, pass. Perim 29./10. for Colombo. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 2./11. til Bangkok. — Cathay, Kruise, afg. Galle 2./11. til Pondicherry.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. Paramaribo 24./10. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Portland 22./10. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, ank. København 29./10.

Svendens & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Blyth 28./10. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Stettin 28./10. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Svendborg 3./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Stralsund 28./10. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Libau 1./11. — G. Kock, Jørgensen, afg. Yxpila 31./10. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Kiel 31./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Rotterdam 2./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Reval 27./10. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Newcastle 2./11. — Alfred Hage, Ellekilde, er ank. Petersborg. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Danzig 31./10. — Ajax, Brosen, ank. Methil 31./10.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 1./11. — Helene, Sørensen, afg. Blyth 31./10. — Sjælland, Dam, afg. Rotterdam 31./10. — Agnete, Hansen, ank. Odense 28./10. — Hermia, Sonnichsen, ank. Libau 1./11. — Alice, Schultz, ank. Odense 31./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Hull 28./10. — Freja, Nielsen, ank. Riga 24./10. — Vera, Thing, ank. Marseille 24./10.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Petersborg 1./11. — Allan, Nielsen, ank. Boness 1./11.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Kronstadt 28./10. — Hamlet, Jørgensen, afg. Nykjøbing F. 30./10. — Helge, Pii, ank. London 26./10. — Rolf, Reese, afg. Newcastle 28./10. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Harburg 30./10.

Sejlskibe.

Rønne. Veset, Koføed, ank. Sassnitz 24./10. — Bornholm, Nykær, ank. Hull 24./10. — Næstved, Clausen, ank. Sassnitz 26./10. — John Hintze, Knudsen, ank. Karlshamn 26./10. — Ansgar, Møller, ank. Råfsö 26./10. — Atlas, Kyhn, ank. Newhaven 27./10. — Herman Olsen, Hintze, ank. Gefle 27./10. — Leif, Nielsen, ank. Karlshamn 27./10.

Svendborg. Ring Andersen, Hansen, ank. Randers 27./10. — Solon, Kash, ank. Antwerpen 27./10. — Kruse, Larsen, ank. Flensborg 26./10. — Newsky, Nielsen, ank. Dunkerque 27./10. — Fyn, Mouritzen, ank. Helsingfors 26./10. — Valdemar, Andreasen, ank. Åhus 26./10. — Ane, Jørgensen, ank. Great Yarmouth 26./10. — Vera, Jensen, ank. Københavns Red 27./10. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. Hernösand 26./10. — Belona, Nielsen, ank. Kalundborg 26./10. — Norden, Andreasen, ank. Københavns Red 29./10. — Valborg, Rasmussen, ank. Göteborg 28./10. — Freir, Brandt, ank. Kristiania 28./10. — London, Andersen, ank. Söderhamn 28./10. — Emanuel, Bentzen, ank. Stockholm 29./10. — Neptunus, Nielsen, ank. Kathammervik 28./10. — Venus, Larsen, ank. Island Ørebak 31./10. — Galathea, Jensen, ank. Reval 29./10. — Roma, Jensen, ank. Oxelösund 29./10. — Hertha, Hansen, ank. Königsberg 30./10. — Petrine, Hansen, ank. Ghent 30./10. — Carl Mørk, Mortensen, ank. Riga 30./10. — Libra, Hansen, ank. Wemyss 31./10. — Martin, Wilde, ank. Wemyss 31./10. — Confidence, Michaelsen, ank. Flensborg 31./10. — Leif, Andersen, ank. Petersborg 31./10. — Emanuel, Jensen, ank. Saksjøbing 27./10. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Landskrona 31./10. — Agnes, Andreasen, ank. Dunkerque 31./10. — Peter, Jørgensen, ank. Libau 31./10. — Ariel, Ravnemose, ank. Københavns Red 1./11. — Flora, Sørensen, ank. Pontrioux 31./10. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Nantes 31./10. — Hans Emil, Carlsen, ank. Bandholm 31./10. — Sophie, Jensen, ank. Sølvborg 31./10. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Københavns Red 1./11. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Boston 1./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Københavns Red 1./11. — Nanna, Madsen, ank. Raumo 1./11.

Æra. Lorenz, Levinsen, ank. West Wemyss 31./10. — Saga, Ohlsen, ank. Ort 30./10. — Eos, Christensen, ank. Yersey 30./10. — Nanta, Stærke, er afg. Gibraltar til Civita Vecchia. — Mars, Stegmann, ank. Mullerup 31./10. — Skandia, Fabricius, ank. Haderslev 30./10. — Hydra, Christensen, afg. Petersborg 24./10. — Gloria, Fabricius, ank. Sandhamn 30./10. — Forældres Minde, Christensen, ank. Methil 31./10. — Carla, Albertsen, afg. Hamburg 29./10. til Bahia. — Debora, Rasmussen, ank. Southampton 31./10. — Likka, Pedersen, ank. Berwick on Tweed 31./10. — Alfa, Madsen, ank. Københavns Red 1./11. p. R. t. Hudiksvall. — Laura, Jensen, ank. Malaga 31./10. — Kiana, Christensen, ank. Gefle 31./10. — Yrsa, Hansen, ank. Livorno 1./11. — Herkules, Bager, ank. Swinemünde 1./11. — H. H. Petersen, Christensen, ank. Fowey 1./11.

INDHOLD:

København, d. 4. November 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Orkanen i Floridastrædet den 11. Oktober 1909. — Verdens Handelsmariner. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Københavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Frøgt dampere.



Firma grundlagt 1858

Amaliegade 41, Kjøbenhavn

Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**

Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.

Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

Iver C. Weilbach & Co.

Nautiske Etablissement

Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u

Kompasser

efter

Lord Kelvins System
egget Fabrikat.

Spritkompasser
E. S. Ritchie & Sons
originale
samt af eget Fabrikat

Baadskompasser
(Sprit og tørre)
i Kasse eller Hus med
Lampe.

Azimutinstrumenter

Pejlstetter

Kikkert
dobbelte og lange

Sextanter og Octanter
med og uden
Kew Certifikat

Reparationer
udføres.



Walkers

originale
Lodde- og
Loggeapparater

Fuldarts

Loddemaskiner

Loddespil

Loddewire
(enkelt og dobbeltslaet)

Barometre

Hydrometre

Clinometre

Megaphoner

Parallellinealer
Passere

Forstørrelsesglas

Lanterner

med og uden Certifikat

Morses Signallanterner

m. m.

Reparationer
udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Frøgt dampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn.
Carlboffermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvarter, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 5. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart med foreløbigt Udkast til Lov om Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget. Indstilling til Ministeriet vedtoges.
2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende eventuel Oprettelse af et dansk Konsulat i Dakar. Indstilling til Ministeriet vedtoges.
3. Skrivelse fra Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874 og Dansk Styrmandsforening angaaende en ensartet international Rorkommando. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart vedtoges.
4. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Belysningen af Farvandet Syd for Fyen m. m. diskuteredes.
5. Skrivelse fra Maskinmestrenes Forening angaaende Dispensationer fra Sønæringsloven, givne til Maskinpassere af Ministeriet for Handel og Søfart, henvistes til Forretningsudvalget.
6. Skrivelse fra Udenrigsministeriet angaaende Skibsafgifter i Sevilla.

Kjøbenhavn, d. 8. November 1910.

Man skulde mene, at et saa naturligt og velbegrundet Krav som obligatorisk Lægeundersøgelse af Søfolk forud for Paamønstringen skulde være let at faa gennemført, saameget mere som Spørgsmalets Løsning jo slet ikke behøver at knyttes til selve Søloven, men tværtimod efter Sagens Natur bør henvises til det langt snævrere begrænsede Omraade, der hedder Sønæringsloven.

Det gælder jo dog om at faa Vished for, at Folk, der paatager sig et som Regel besværligt og ofte farefuldt Arbejde, virkelig er i Besiddelse af den Sundhed og Legemsbeskaffenhed, der gør dem det muligt at udføre den Gerning, som de paatager sig forsvarligt. Desuden er der Hensynet til Forholdet mellem Folkene indbyrdes. At en Sømand ikke kan være nogen god Kammerat, naar han ikke er i Stand til at udføre sin Gerning, er jo en Selvfølge, da det i saa Fald bliver de andre, der kommer til at udføre en større eller mindre Del deraf. Hvis han dertil er behæftet med smittefarlig Sygdom, henvist som han maa være til at tilbringe kortere eller længere Tid sammen med Kammerater i et snævert Folkelukaf, hvor Smittefaren er overhængende, saa kan han endogsaa blive yderst farlig for disse, først og fremmest i de Tilfælde, hvor hverken han selv eller Kammeraterne er paa det rene med, at Faren er til Stede. Erfaringen viser imidlertid, at selv om Rigtigheden af denne Anskuelse vinder mere og mere Udbredelse, saaledes at enkelte Rederier baade her og i Udlandet fordrer Lægeundersøgelse af Skibsbesætningerne forud for Paamønstringen, saa skal der dog arbejdes i aarevis, førend der ad Lovgivningens Vej kan opnaas en Ordning af dette Forhold. Det gælder derfor om, saa ofte Lejlighed gives, paany at bringe Spørgsmaalet paa Bane og at minde om, at en

saa vigtig Sag ikke i Længden kan skydes til Side, men kræver en lovfæstet Ordning.

Allerede under 27. Oktober 1903 tilskrev Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Indenrigsministeriet, at den maatte anse det for ønskeligt, at der i Sønæringsloven indføres Bestemmelser for periodisk gentagne Lægetilsyn, Synsprøver og Høreprøver for Skibsbesætningerne. Ligeledes burde der indføres Bestemmelse om, at Folk, der søger Hyre, skal være forpligtet til at fremlægge en Lægeattest for, at de er raske, og for, at de ikke lider af smitsomme eller stærkt svækkende Sygdomme. Ved flere Lejligheder er det her i Bladet bleven paavist, hvilke Farer det betegner for Mandskabet selv, naar der i et snævert Folkelukaf findes Folk med farlige og smitsomme Sygdomme, som det ikke kan undgaa at komme i nærmere Berøring med, og hvilke Udgifter og Forsinkelser der kan paaføres et Rederi, ved at det viser sig, at en paamønstret Mand hurtigt er ude af Stand til at udføre den Gerning, han har paataget sig, og derfor i første fremmede Havn maa anbringes paa et Hospital og med Bekostning og Tidsspilde erstattes med en ny Mand. Saadanne Tilfælde er ikke sjældne, enhver, der har sejlet til Søs blot nogle faa Aar, vil have oplevet et og andet i den Retning. Gaar vi tilbage i vore tidligere Aargange af Bladet, finder vi hist og her enkelte mere graverende Tilfælde. Saaledes meddelte en Skibsfører os for nogle faa Aar siden, at han havde faaet en Kok om Bord, der led af venerisk Sygdom, men som tav stille dermed saalænge, til han ikke kunde gaa og derefter maatte sendes paa et Hospital i Udlandet. Naar man betænker, at en saadan Mand i længere Tid, Dag efter Dag berører og tilbereder hele Besætningens Kost, saa forstaar man hvilken Fare hver Mand om Bord lige fra Kaptajnen til Skibsdrengen har været udsat for, og man vil vistnok indrømme, at det er paa Tide, at Lovgivningsmagten ordner dette Forhold. Desuden er Kravet herom jo blot et blandt de mange, der nødvendigvis maa stilles til en revideret Lov om Sønæringsloven.

Vi minder om, at siden den 1. Oktober 1905 er der i Tyskland indført obligatorisk Lægeundersøgelse for Søfolk, som søger Hyre, saaledes at Besætningerne paa tyske Skibe udenfor Kystfart forinden Udmønstringen bliver underkastet en indgaaende Undersøgelse, der for hver enkelt Mands Vedkommende bliver afgørende for hans Antagelse under fornødent Hensyn til den Stilling om Bord, til hvilken han agter at lade sig forhyre. Almindelig Svækkelse, Sindssygdom, alvorlige Hjertesygdomme, Tuberkulose, Syfilis og Gonorré paa de smittende Stadier bliver saaledes i alle Tilfælde anset som en absolut Hindring for Antagelse paa Handelsflaadens Skibe, og samtidig medfører en Række andre Sygdomme og Svagheder en nærmere bestemt Indskrænkning i Valget af den Tjeneste, til hvilken en Sømand kan antages. Svagt Syn og Farveblindhed skal i al Slags Fart gøres til Genstand for Undersøgelse for Dæksfolkernes Vedkommende, og til Udrikig maa kun anvendes Folk, som har Attest for tilstrækkeligt Syn og Farvesans.

Den tyske Lov har altsaa nu været gældende i over fem Aar og sikkert virket til stor Gavn baade for Redere og Skibsbesætninger, maaske ikke mindst for disse sidste. Noget Forlydende om, at Loven har vakt Util-

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

fredshed blandt de tyske Søfolk, er, saavidt vi véd, heller ikke fremkommet.

I den allersidste Tid er Sagen sat under Diskussion i den svenske Fagpresse. Vi gengiver nedenstaaende et Uddrag af en Artikel i »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning« af 14. f. M., der, som det vil ses, anlægger ganske de samme Synspunkter, som gennem en Aarrække har været hævdet her i Landet:

Uagtet Spørgsmaalet om obligatorisk Lægeundersøgelse for Søfolk har den største Betydning ikke blot for Redere og Skibsofficerer, men lige saa vel for Skibenes Besætninger, saa synes det først i den senere Tid og vel især paa Grund af Erfaringer, der er indvunden paa vore oversøiske Linier, at have vakt Opmærksomhed i visse Rederkredse.

Søløven foreskriver vel, hvorledes der skal forholdes, hvis en Sømand maa afmønstres paa Grund af Sygdom, hvad enten han har paadraget sig denne under sin Tjeneste om Bord, eller han fra første Færd har været ude af Stand til at udføre sin Tjeneste paa Grund af Sygdom, men der findes i den mere end 40 Aar gamle Mønstringsforordning ingen Bestemmelse om Lægeundersøgelse ved Paamønstringen. Og ihvorvel Løven angaaende Sygdom, som allerede var til Stede ved Paamønstringen, eller for saadanne Sygdomme, som Sømanden paadrager sig om Bord ved egen Skyld (som f. Eks. veneriske Sygdomme), ikke paalægger Rederen Omkostninger til Sygepleje, Hjemsendelse eller lignende, saa kan denne dog ikke paa anden Maade end gennem Mandens tilgodehavende Hyre faa de Udgifter dækket, som paaløber ved Antagelsen af en anden Mand i den Syges Sted. Disse Udgifter kan ofte løbe op til et ikke ringe Beløb, afhængig af hvor Afmønstringen finder Sted, dels fordi Hyren er forskellig i de forskellige Lande, og dels fordi en ny Mand ofte slet ikke kan faas paa Afmønstringsstedet, men maa skaffes andet Steds fra med Rejsseudgifter og andre Omkostninger.

Hvis Sømanden allerede har været syg ved Paamønstringen, bliver der næppe Tale om, at den indestaaende Hyre kan dække disse Udgifter, især da Sømanden i de fleste Tilfælde allerede har faaet en halv eller en hel Maanedes Hyre i Forskud ved Paamønstringen.

For saadanne Sygdomme, som Sømanden selv har paadraget sig efter Paamønstringen, hjælper Lægeundersøgelsen jo ikke, hvorfor Rederiet altid kommer til at løbe denne Risiko. Mange Folk er jo imidlertid uden at være ligefrem syge ikke tilstrækkelig modstandsdygtige af Helbred til at taale de med Sømandslivet forbundne hurtige Klimat- og Temperaturomsiftelser, og mange, som meget godt taaler Nord- og Østersøklimaet, kan ikke taale længere Rejser paa Varmen uden at bukke under for alle Slags Sygdomme.

Sygelighedsprocenten er især stor mellem Fyrbødere paa Skibe, som gør længere Rejser i varmt Klima, hvilket er meget naturligt paa Grund af den anstrængende Tjeneste. Ikke desto mindre paamønstrer ofte Folk, som har lidt af eller fremdeles lider af Vand i Lungerne, Albuminuri, Sukkersyge, Tuberkulose, Hjertefejl m. m. Men selv for Fart paa nærmere Farvande er Lægeundersøgelse højst nødvendig. Her skal anføres et Eksempel af mange: En svensk Damper ankom i Vinter til Antwerpen fra Østersøen. Da den passerede Helsingborg maatte en syg Fyrbøder afmønstres, og Skibet fik igennem Forhyringskontoret en anden Mand i Stedet. Da Fartøjet ankom til Antwerpen, viste det sig imidlertid, at ogsaa den ny Fyrbøder vilde afmønstres paa Grund af Sygdom. En foretagen Lægeundersøgelse gav det Resultat, at Manden led af Lungesygdom i den Grad, at han maatte indlægges paa Sygehuset.

Det kan anses som sikkert, at mange af de Dødsfald, som finder Sted blandt Søfolk baade i Søen og i fremmede Havne, kunde have været undgaaet ved en Læge-

undersøgelse forud for Paamønstringen. Det at anbringe en Patient med svage Lunger blandt Besætningen i et Folkelukaf indeholder jo, som enhver kan forstaa, en alvorlig hygiejnisk Fare, da hverken den Syge eller hans Kammerater som Regel forstaaer at iagttage de nødvendige Forsigtighedsregler. Det er egentlig forbavsende, at Søfolkernes Selvopholdelsesdrift ikke har givet sig Udslag ved et kraftigt Forlangende om obligatorisk Lægeundersøgelse.

Fremkomsten af et Lovforslag herom burde kunne paaregne Støtte lige saa vel fra Arbejderne som fra Arbejdsgiverne.

White Star Liniens ny Kæmpedamper »Olympic« løb den 20. Oktober af Stabelen paa Harland & Wolffs Værft i Belfast i Overværelse af en stor Tilskuermængde. Afløbningen gik heldigt og det uhyre Skib paa 45,000 Tons var i Løbet af et Minut i sit Element og blev stoppet paa sin egen Længde. Nogle Enkeltheder angaaende dette Kæmpeskib, som ikke før har været fremsat, vil bidrage til en tydelig Opfattelse af dette Verdens største Skibs uhyre Dimensioner:

	eng. Fod.	Tom.
Største Længde	882	6
Bredden	92	6
Bredden over Baaddækket	94	3
Højde fra Kølens Overkant til Baaddækket ..	97	4
» fra Kølen til Dækket paa Kaptajnens Kahytshus	105	7
» af Skorstenen over Maskinhuset	72	
» af Skorstenen over Baaddækket	81	6
» fra Kølen til Skorstenens Overkant	175	
Antal Staal Dæk	11	
» vandtætte Skodder	15	

Skibets Vægt ved Afløbningen, c. 27,000 Tons, er den største Vægt som nogensinde er ført fra Land over paa Vandet. Denne uhyre Vægt sattes i Bevægelse ved hydraulisk Kraft og krævede kun Aabningen af en Ventil for at lade Kolossen glide ud i Vandet, men for igen at stoppe denne i sin Fart krævedes der særlig kraftige Foranstaltninger. I Floden var der anbragt tre svære Ankre paa hver Side af Skibet, som var forbundet med dets Sider med 7 Tommers Staalrosser. Desuden var der anbragt to Rækker Kabel-Dræg i Floden af over 80 Tons Vægt hver, ligeledes forbundet med Skibet ved 8 Tommers Staalrosser, og endelig var begge dets Bovankere paa Plads, saa de kunde kastes, hvis det behøvedes.

Skibet vil have Plads til 2,500 Passagerer og faar en Besætning af 860 Mand. En stor Del af dets Nagler er nittet ved hydraulisk Kraft. Deres Tal udgør c. tre Millioner og deres samlede Vægt c. 1,200 Tons.

»Olympic« bringer White Star Liniens Tonnage op til 418,907 Tons. Den vil komme til at gøre Post- og Passagertjeneste mellem Southampton, Cherbourg, Queens-town og New York.

Tysk Søretskendelse. Søretten i Stettin behandlede den 6. Oktober i Følge »Ostsee-Zeitung« en svensk Skonnert »Jacob«s Forlis. Skonnerten laa den 24. September d. A. til Ankers i Farvandet ved Papenwasser, da Damperen »Stralsund«, der kom fra Rostock, Kl. 8½ om Aftenen holdt ind efter Fyret. Kaptajnen saa pludselig et hvidt Lys, der hidrorte fra Skonnerten og gav nu Ordre til at lægge Roret Bagbord. Rorgængerer lagde det imidlertid Styrbord, hvorefter Kollisionen paafulgte. Skonnerten »Jacob« sank i Løbet af fem Minutter, saa den af fem Mand bestaaende Besætning lige fik Tid til at redde sig om Bord i Damperen. Skonnerten blev senere taget op med stort Besvær, og Tabet udgjorde 20,000 Mk. Rorgængerer indrømmede sin Skyld. Han havde hørt Kommandoen rigtigt nok, men havde drejet Roret til den modsatte Side. Rigskommisæreren fastslog,

at den svenske Skonnert var uden Skyld. Dens Lanterne brændte klart og kunde ses fra alle Sider. Søretten udtalte, at der ingen Skyld forelaa fra nogen af de Kommanderendes Side, men at det var Rorgængeren, der havde udført den modsatte Manøvre af den, der var blevet ham befalet.

Lastelinien. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har meddelt Dansk Sejlskibsrederi-Forening, at Søfartsministeriet under 28. Oktober har tilskrevet Generaltoldinspektoratet saaledes:

»Som Generaltoldinspektoratet bekendt foreskriver midlertidig Lov Nr. 114 af 14. Maj 1909 om Skibes Dybgaaende og Lastelinie og de sig dertil sluttende Bestemmelser, at ethvert søgaaende dansk Skib, der farer paa fremmed Havn, skal være forsynet med dansk Fribordsbrev, forsaavidt der ikke af Ministeriet for Handel og Søfart for vedkommende Skib er meddelt Dispensation fra Lovens Bestemmelser.

Ved Gennemførelsen af de herhen hørende Bestemmelser har man hidtil fulgt den Fremgangsmaade, at en meddelt Dispensation foranstaltedes kasseret, forinden der kunde udstedes dansk Fribordsbrev for Skibet, og omvendt at et udstedt Fribordsbrev annulleredes, forinden der kunde meddeles Dispensation for vedkommende Skib.

Under Hensyn til at Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart og Dansk Sejlskibsrederi-Forening under Paaberaabelse af de Vanskeligheder, den omhandlede Fremgangsmaade kan berede Skibsfarten, har anholdt Ministeriet om at ændre den hidtil fulgte Praxis, har man anset det rettest at imødekomme det af nævnte Organisationer fremsatte Ønske saaledes, at dansk Fribordsbrev for Fremtiden vil kunne udstedes for et Skib, uanset at der for Skibet alt er meddelt Dispensation fra Lovens Bestemmelser, og at der paa den anden Side vil kunne meddeles Dispensation for et Skib, der alt er forsynet med dansk Fribordsbrev.«

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge en fra den kgl. Konsul i Gibraltar modtagen Indberetning af 27. f. M., vil Skibe, der har anløbet Palermo, ikke blive tilstedet fri Adgang til Gibraltors Havn, med mindre Rejsen har været over syv Dage, og intet Sygdomstilfælde er forekommet om Bord under Rejsen eller umiddelbart før denne, samt medmindre Sundhedstilstanden om Bord ved Skibets Ankomst er god.

Lægteren »Anna« af Hamburg. I Tilslutning til vor tidligere Meddelelse om sammes Forlis, meddeles det os fra Fanø, at Lægteren var undervejs fra Hamburg til Eshjerg paa Slæb af S./S. »Hammonia« af Hamburg, og at den i den orkanagtige Storm den 1. ds. blev drevet fra Damperen ved at Trossen sprang, 15 Sm. fra Rothe Cliff Fyr. Lægteren er derefter sunken. Da de vældige Søer, der slog over Damperen, var ved at fylde Maskinrummet, søgte »Hammonia« ind til Eshjerg. Lægteren var lastet med Soyakager til en Værdi af 40,000 Kr.; den havde tre Mand om Bord. Paa Fanø Strand er inddrevet en Redningskrans mærket: »Anna«, Hamburg, flere Luger og Skærstokke samt Dele, der ser ud til at hidrøre fra en Kahyt.

At Lægterfart langs Vestkysten er risikabel i Efteraarsmaanederne, er velkendt, og saadan Transport burde ikke tillades fra Oktober til April; thi det er Hasardspil med Menneskeliv og Værdier.

Mæglerfirmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer den 6. ds. til os: »Det Forenedes Damper »Alexandra« og en tysk Damper returneret. Kunde ikke forecere Pakisen mellem Kronstadt og Petersborg. Her isfril.«

Skibsmægler Radau, Kronstadt, telegraferer d. 7. ds. til os: »Ladoga Drivis besværliggør Skibsfarten mellem Kronstadt og Petersborg. I Aften tre Graders Kulde. Frostvejret tiltager.«

Den norske Amerika-Linie. Kristiania, 6. November. (Ritz. Bur.) Regeringskommissionen angaaende Den norske Amerika-Linie vil blive nedsat den 8. ds.

I Trondhjem er der nedsat en Komité, og sandsynligvis vil flere Komitéer blive nedsat; disse skal arbejde sammen med Liniens Direktion. Hvis det kan gaa godt, skal det glæde os, skriver »Norges Sjøfartstidende«, men man kender jo Ordsproget om de mange Kokke.

Søulykke. Kristiania, 6. November. Til »Verdens Gang« telegraferes fra Tromsø: Damperen »Gisla« af Kristiania er i Aftes ankommen hertil. Den har udstaaet voldsomme Storme i Hvidehavet og har taget en Del Skade. Fra Damperen saa man den store hollandske Damper »Gamma« gaa til Bunds med hele sin Besætning. Man saa dens Agterende hæve sig med Skruen i Luften. »Gamma« sank i Løbet af mindre end et Minut. I den voldsomme Storm og oprørte Sø var det umuligt at komme den til Hjælp.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 63/1910, afsagt d. 20. Juli 1910. Dampskibet »Draupner«s Rederi, Johan C. Gjertsens Eff., Bergen, mod A/S. Kjøbenhavns Kul- og Kokes-Kompagni.

Under nærværende Sag søger Citanterne Dampskibet »Draupner«s Rederi, Johan C. Gjertsens Eff., Bergen, de Indstævnte A/S. Kjøbenhavns Kul- og Kokes-Kompagni til Betaling af et Beløb af 12 £. med Renter og Sagens Omkostninger. De Indstævnte har nedlagt Paastand paa Frifindelse med Tillæg af Sagens Omkostninger.

Det paastævnte Beløb angives at skyldes for én Liggedag, der paaløb, da Dampskibet »Draupner«, der ved Certeparti af 26. Marts d. A. var befragtet af de Indstævnte til at bringe en Ladning Kul til Kjøbenhavn, losse her i Byen. Det er in confesso, at der til Losningen her medgik én Dag udover den i Certepartiet bestemte Tid, og at Betalingen for denne Dag er 12 £. Opholdet skyldtes, efter hvad der er uomtvistet, en Strejke blandt Lossearbejderne, idet de Indstævnte, der tidligere havde ført Forhandlinger med Arbejdsmændenes Forbund om kun at beskæftige Medlemmer af nævnte Forbund eller give dem Fortrinsret ved alt under Firmaets Virksomhed forefaldende Arbejde, uden at der dog var kommen nogen bindende Aftale i Stand derom, havde nægtet at benytte et Par Hold Arbejdere ved Losningen af Dampskibet »Draupner«, da Firmaet under en tidligere Losning havde været utilfreds med disses Arbejde. Disse Hold bestod saavel af organiserede som af uorganiserede Arbejdere.

Citanterne har til Støtte for deres nævnte Paastand henvist til Certepartiets Artikel 12, hvori det blandt an-

det hedder: »I Tilfælde af Strejke, Lockouter, borgerlige Uroligheder, ulykkelige Hændelser eller nogen anden Omstændighed, hvorover Ladningsmodtagerne ikke er Herrer, og som hindre eller forsinker Losningen, regnes den saaledes medgaaede Tid ikke, medmindre Damperen allerede er begyndt at ligge over . . .«

De paastaar, at denne Bestemmelse kun fritager Modtagerne for at betale Liggedagsgodtgørelse, naar Strejken, der er Skyld i Skibets Ophold, er af den Art, at det ikke staar i Modtagernes Magt at afbøde dens Følger eller forhindre den, men at det netop stod i Modtagernes Magt at hindre Strejken, idet de, naar de ikke var i Stand til at lade Losningen foretage ved Mandskab udenfor de organiserede Arbejdere, kunde have givet efter for de Fordringer, der stilledes til dem.

De Indstævnte har heroverfor gjort gældende, at Modtagerne var ganske uden Skyld i Strejken, der kom uventet, og ikke kunde være undgaaet, men iøvrigt hævder de, at enhver Strejke mellem Lossearbejderne, naar den er Skyld i Skibets Ophold, efter Certepartiet maa fritage Modtagerne for Ansvar med Hensyn til Lossetiden.

Retten skønner nu ikke rettere, end at Ladningsmodtagerne i nærværende Tilfælde maa være fritaget for at tilsvare Liggedagsgodtgørelse til Skibet. Vel maa Certepartiets Artikel 12, efter hvad der maa antages at være Meningen med den i Regel 6 i de bag paa Certepartiet trykte »The Baltcon Skrike Rules« indeholdte Definition af Strejke, anlages ved Strejke kun at forstaa en saadan Strejke, hvorover Modtagerne ikke er Herrer, saaledes at kun en saadan skulde fritage for Ansvar med Hensyn til Lossetiden, men i nærværende Tilfælde findes der dog ikke at kunne paalægges Modtagerne noget Ansvar, da det ikke af Citanterne, hvem Bevisbyrden herfor maa paahvile, overfor de Indstævntes Benægtelse er godtgjort, at de Indstævnte kunde have ladet Losningen foretage ved andre end organiserede Arbejdere, eller at de kunde have forebygget eller forhindret Strejken paa anden Maade, i hvilken Henseende det bemærkes, at der ikke kan gives Citanterne Medhold i, at de Indstævnte ubetinget kunde være pligtige at afværge Strejken ved at give efter for Lossearbejderne, hvad enten disses Fordringer maatte anses berettiget eller ikke. De Indstævntes Paastand vil derfor være at tage til Følge, saaledes at Sagens Omkostninger bestemmes til 35 Kr.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet har den forløbne Uge medført Tilbagegang i Fragtmarkedet for de fleste Landes Vedkommende, hvad der væsentligst er en Følge af, at Sejladsen paa Sydbotten samt Finskebugten er sin Afslutning nær for dette Aar. Udsigterne til Placering af Tonnage i den nærmeste Tid er derfor alt andet end lyse, idet Tilbudene fra Tyskland, Danmark, Vestsverig og Østnorge kun kommer meget sparsomt frem, ligesom Raterne forsøges trykket nedad, saa at Oplægning af nogen Tonnage noget længere frem i Maaneden ikke er udelukket.

Returfragter Vest fra Dækket dog fremdeles Behovet til uforandrede Rater, og Ekspeditionen i Kulhavnene paa Østkysten er ligeledes tilfredsstillende.

Angaaende de mindre Skibe har der atter fra nogle af de nordtyske Pladser vist sig en Opgang i Fragterne, saaledes sluttede Colberg $6\frac{1}{2}$ Mk. for Havre, og Greifswald noterer nu for Rug 4' à $4\frac{1}{4}$ Mk., Rostock ogsaa 4 Mk., ligesom Stralsund byder 5 Mk. for Havre. Lübeck er fremme med en Del Saltlaster til Danmark og Sverige til omkring 4 Mk., alle de øvrige tyske Havne er derimod

uden væsentlige Forandringer. Sverige har tilstrækkelige Stenlaster fra næsten alle Pladser; med Hensyn til Danmark har Provinserne været lidt mattere, men slutter dog stadig baade for Byg, Hvede og Sukker. København sluttede atter ret livligt, saaledes for Hvede til Svendborg 10 Øre, Odense 13 Øre, Aalborg 14 Øre, Randers 15 Øre, samt for Kokuskager til Stolpmünde 3 Mk., Aarhus 10 Øre. Slutningen af Ugen var ellers ret flov.

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i September Maaned d. A. Der er anmeldt ialt 566 Havarier mod 632 samme Maaned Aaret forud, deraf 462 Dampskibe og 103 Sejlskibe. Aarsagerne har været Stranding 191, Sammenstød 186, Anløbning af Nødhavn 19, Maskinskade 54, beskadiget af Is 2, af Ild 31, af haardt Vejr 56, forskellige Aarsager 25, sunket 2. Ialt 42 Skibe er anmeldt som totalt forlist mod 43 samme Maaned Aaret forud, deraf 21 Dampskibe og 21 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 16, Sammenstød 10, beskadiget af Ild 4, forskellige Aarsager 1, forsvundet 1, kænret 1, sunket 4, forladt 3, kondemneret 2.

Fritjoff, Jagt af Kristiania, er den 2. ds., paa Rejsen fra Hjemstedet til Nakskov med en Ladning Cement, indkommet læk til Helsingør efter Grundstødning paa Hallands Væderø.

Peter, Skonnert af Lerberget, er den 2. ds., paa Rejsen fra Göteborg til Karrebæksminde med en Ladning Træ, med Assistance indkommet til Kalundborg med Tab af Sejl.

Emma Marie, Kutter af Frederikshavn, er den 2. ds. indkommet til Frederikshavn med knækket Stormast, beskadiget Jolle og flere mindre Skader.

Nordstjernen, Barkskip af Brantevik, har paa Rejsen fra Råfso til Aalborg med en Ladning Træ, udfor Nakkehoved kollideret med en i Søen drivende Genstand, antagelig et Vrag. Barken, der ved Kollisionen har faaet en Læk, er med 7 Fod Vand i Lasten og flydende paa Ladningen indkommet til Helsingborg paa Slæb af Dampskibet »Bjørn«; maa losse og reparere.

Minna, Sejlskib, paa Rejse fra Fredericia til Bogense med Stykgodsledning er strandet og bliver sandsynligvis Vrag.

Amor, Galease af Marstal, er den 2. ds., da den laa til Ankers ved Ommel, af Stormen drevet paa Land.

Barden, finsk Barkskip, der, som meddelt, drev paa Land ved Hals, er nu af Aalborg Havnedamper »Frem« bragt flot og ind til Nørre Sundby.

Fra Sø og Land.

Greenwich-Tid i Frankrig. Der vil i det franske Parlament blive forelagt et Lovforslag om Indførelse af Greenwich-Tid i Frankrig. Dersom dette Forslag vedtages, vil Frankrig derved have indført Zonesystemet, som de fleste europæiske Magter har sluttet sig til. (»Berl. Tid.«)

Lynet som Fotograf. Man har om Bord paa Hamburg-Amerika-Liniens Damper »Galicia« gjort en interessant Iagttagelse af Lynet som Fotograf. Skibets Kommandobro er baade for Jern- og Trædelenes Vedkommende graamalet, og denne graa Maling maa være lysmodtagelig. Anden Styrmand stod nemlig under et Tordenvejr paa Kommandobroen, og da han tog sin Haand fra et Trægælender, viste Haandens Skygge sig derpaa i hele fem Minutter efter et Lyn. For at undersøge Sagen anbragte Styrmanden saa sin Sekstant paa Gelænderets Plade og tog den efter et Lynglimt bort igen med det Resultat, at ogsaa Instrumentet var afbildet i den graa Maling. Paa det ligeledes graamaalede Dæk lagde han en Redningskrans og fik efter ny Lyn dennes Billede frem endog paa en Maade, som viste, at der var sket en Gennemstråling. Redningsbæltet havde nemlig Navnet »Galicia« paamalet, og dette var omvendt at læse paa Dæksplankerne i Ringens Skyggebillede. Paa de graamaalede Jerndeleviste denne mærkelige Virkning af Lynet sig ikke, kun paa det fugtige Træ. (»Berl. Tid.«)

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, afg. Riga 5./11. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 2./11. til Petersborg. — Algarve, Borries, ank. Cette 5./11. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 7./11. — A. N.

Hansen, Kruse, pass. Brunsbüttel 6./11. for Dunkerque. — Antwerpen, Madsen, ank. Salonica 6./11. — Arkansas, Petersen, ank. Tampa 31./10. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 5./11. — Aurora, Fischer, ank. Livorno 4./11. — Baron Stjernblad, Therildsen, ank. Antwerpen 4./11. — Beira, Lunge, dokker. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 2./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Benicarlo 6./11. til Denia. — Chr. IX, Holm, pass. Brunsbüttel 4./11. for London. — Dagmar, Bøgvad, afg. Livorno 5./11. til Syracuse. — Esbjerg, Strufve, ank. Danzig 4./11. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, afg. herfra 5./11. til Pillau. — Garonne, Kromann, afg. herfra 6./11. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 3./11. — Hengest, Munck, afg. Riga 5./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 6./11. til Kristiania. — Hjelm, Kyleshech, ank. hertil 5./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, pass. Brunsbüttel 6./11. for Dunkerque. — Jolanthe, Simonsen, afg. Pillau 6./11. hertil. — Kasan, Mikkelsen, afg. London 5./11. til Libau. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./11. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 5./11. — Kursk, Gommessen, afg. Helsingfors 3./11. til Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, afg. herfra 5./11. til Libau. — Loire, Craignou, ank. Riga 31./10. — Louise, Nellemann, afg. Lissabon 2./11. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 25./10. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 6./11. — Morsøe, Sørensen, ank. hertil 6./11. — Moskva, Jønsen, afg. herfra 6./11. til Riga. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 3./11. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 5./11. for Antwerpen. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 31./10. — Omsk, Harder, afg. Libau 5./11. til Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 6./11. for New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 5./11. til Boston. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./11. — Pregel, Iversen, pass. Gravelines 6./11. for Dunkerque. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 28./10. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 31./10. — Texas, Muhldorff, afg. Buenos Aires 18./10. til Madeira. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 6./11. — Tiber, Bech, ank. Dunkerque 4./11. — Tyr, Thaning, ank. hertil 7./11. — United States, Gotsche, ank. New York 1./11. — Viking, Meyer, afg. Arendal 4./11. Nord paa. — Hans Gude, afg. Liverpool 31./10. hertil. — Karin, afg. Liverpool 5./11. til Swansea. — Vadsø, ank. Stettin 3./11.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. Kjøbenhavn 4./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Sabang 4./11. til Suez. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 23./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Brest 1./11. — Pangau, Gabe, afg. Antwerpen 4./11. til Genua. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, pass. Perim 29./10. for Colombo. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 2./11. til Bangkok. — Cathay, Kruse, afg. Galle 2./11. til Pondicherry.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 5./11. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5./11. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. Kjøbenhavn 7./11. til Nørresundby.

Vesterhavet. Nautik, N. Nielsen, afg. Brahestad 5./11. til Kristinestad. — Nordse, Gram, ank. Aalborg 5./11. — Ellen, Hansen, ank. Preston 5./11. — Fylla, Christensen, afg. Piteå 4./11. til Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 5./11. for Barcelona. — Hebe, Gregersen, ank. Königsberg 2./11. — Inger, Schiff, pass. Emden 2./11. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, pass. Helsingør 1./11. for Malaga. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Barcelona 4./11. til Valencia. — Laura, Pedersen, ank. Åbo 3./11. — Cito, Jepsen, ank. Granton 4./11. — Bodil, Schou, afg. Gefle 5./11. til Huelva. — Dagmar, Mathiasen, ank. Rouen 3./11. — Nema, Mikkelsen, afg. Kemi 4./11. til Danzig. — Alfa, Lauritsen, pass. Holtebau 5./11. for Antwerpen. — Nora, Larsen, afg. Lissabon 2./11. til Kjøbenhavn.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Schukoff, Brandt, ank. Ghent 29./10. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 28./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. London 4./11. til Kjøbenhavn. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kjøbenhavn 5./11. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Barry 4./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Petersborg 29./10. til London. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Petersborg 28./10. til Dunkerque. — Mikhail Ontchoukoff, Harboe, ank. Sfax 4./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Sfax 3./11. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Tanagerog 28./10. — Nawa, Dahl, er ank. Rotterdam.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 5./11. — Helene, Sørensen, afg. Blyth 31./10. — Sjælland, Dam, afg. Grangemouth 4./11. — Agnete, Hansen, afg. Odense 5./11. — Hermia, Sonnichen, afg. Libau 4./11. — Alice, Schultz, ank. Odense 31./10.

Frem. Austa, Bagger, ank. Methil 4./11. — Freja, Nielsen, afg. Riga 2./11. — Vera, Thing, afg. Marseille 2./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Caen 6./1. — Martha, Christensen, afg. Seaham 4./11. — Elna, Rathje, afg. Almeria 2./11. — Therese, Pedersen, afg. Boulogne 5./11. — Simone, Møller, afg. Rouen 4./11. — Jeanne, Løffler, ank. Rouen 28./10. — Vera, Risø, afg. Swansea 4./11. — Daisy, Olsen,

ank. Norrkøping 6./11. — Anine, Leth, afg. Bona 1./11. — Kamma, Larsen, ank. Nizza 6./11.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, pass. Kjøbenhavn 6./11. sydg. — E. M. Dalgas, Møller, pass. Kjøbenhavn 6./11. nordg. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Svendborg 3./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Greenock 5./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, afg. Libau 6./11. — G. Kock, Jørgensen, afg. Yxpila 31./10. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Kiel 31./10. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Newcastle 4./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Ghent 3./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Tynen 2./11. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Petersborg 30./10. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank. Petersborg 4./11. — Ajax, Brorsen, afg. Methil 5./11.

København. Hafnia, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Nantes. — Russia, afg. Leith 5./11. til Kiel. — Carl Hecksher, pass. Dartmouth 31./10. for Marseille. — Normannia, ank. Port Talbot 2./11. — Livonia, pass. Hanstholm 31./10. for Rouen. — Dania, afg. Rotterdam 5./11. til Filadelfia. — Canadia, afg. Rotterdam 5./11. til Frederiksstad.

Union. Kotonia, pass. Algier 2./11. for Danmark. — Sarmatia, afg. Wiborg 3./11. til Aleksandria. — Caledonia, ank. Ghent 1./11. — Gallia, afg. Rouen 2./11. til Swansea. — Frisia, afg. Kiel 5./11. til Riga.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Livorno 31./10. — Patra, Larsen, afg. Libau 2./11. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 5./11. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 3./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Methil 3./11. — Granaria, Poulsen, ank. Kjøbenhavn 2./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Antwerpen 30./10. — Estonia, Winckler, afg. Rotterdam 3./11.

Dan. Pionia, Hansen, afg. Middlesbro 4./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Petersborg 4./11. — Secalia, Jensen, afg. Bona 2./11. — Frumentia, Andersen, afg. Brixham 28./10. — Boscia, Skovgaard, afg. Wiborg 25./10.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 29./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 30./10. — London, Bon, afg. Methil 4./11. til Kiel. — Paris, Tholander, ank. Ghent 1./11. — Bryssel, Kaas, ank. London 4./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tyne Dock 1./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Königsberg 3./11. — Roma, v. Thun, afg. Kjøbenhavn 3./11. til Petersborg.

Dania. Ely, Meinert, pass. Kjøbenhavn 26./10. for Barcelona. — Nelly, Clausen, pass. Kjøbenhavn 30./10. for Livorno. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 4./11. for Palma. — Lilly, Nielsen, ank. Skellefteå 1./11. — Alexy, Lorentzen, afg. Bristol 2./11. til Stockholm. — Dagny, Sørensen, afg. Hernösand 5./11. til Palma. — Mary, Bang, ank. Karlsborg 2./11.

Ero. Emanuel, Svane, ank. Honfleur 4./11.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Petersborg 5./11. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Königsberg 4./11. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Kiel 1./11. — Gulfaxe, Petersen, ank. Korsør 4./11. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Korsør 31./10. til Petersborg.

Sejlskibe.

Fano-Sønderho. Martha, Fischer, ank. Falmouth 3./11.

Ero. Caroline, Christensen, ank. Göteborg 2./11. — Johanne, Stegmann, ank. Warnemünde 1./11. — Mester, Petersen, ank. Flensburg 2./11. — Argo, pass. Dungeess 30./10. — Immanuel, pass. St. Catharines Point 31./10. — Amor, Rasmussen, ank. Lissabon 2./11. — Johanne, Østermann, ank. Genua 2./11. — Vera, Thjellesen, ank. Porsgrund 2./11. — Vigilant, Jacobsen, er afg. Gibraltar til Sevilla. — Anne, Schmidt, ank. Nykjøbing F. 2./11. — Mariana, Andersen, ank. Danzig 2./11. — Svip, Jensen, ank. Kjøbenhavn 3./11. — Bien, Petersen, ank. Kjøbenhavn 2./11. — Freya, Petersen, ank. Aalborg 3./11. — Danmark, Nielsen, ank. Vigo 2./11. — Emanuel, pass. St. Catharines Point 31./10. vestg. — Habil, pass. St. Catharines Point 31./10. — Juliana, Christensen, ank. Neapel 3./11. — Hosanne, Raahauge, ank. Göteborg 2./11. — Hansigne, Boye, ank. West Wemyss 3./11. — Lauritz, Folmer, ank. Kjøbenhavn 3./11. — Majus Bay, Friis, ank. Swinemünde 4./11. — Vega, Hansen, ank. Göteborg 3./11. — Hans, Knudsen, ank. Hadunga 3./11. — Phoenix, Rasmussen, ank. Cimbrishamn 3./11. — Norden, Rasmussen, ank. Skagen 2./11. — Haabet, Riise, ank. Aarhus 4./11. — Arken, Christensen, ank. Cadix 4./11.

INDEHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 8. November 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Fra Sø og Land. — Skibsofferretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafik Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

Steedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tigr.: „Hansencor“

Cronstadt
Tigr.: „Hansencor“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: No 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:

Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,

Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgivareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overrettsagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retsager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc

. Husk .

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

FORSTÅEDERNES
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922
BRODFABIKER

Sandballast

leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.

„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,

Vester Boulevard 48. Telefon 5525

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTS PRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 11. November 1910.

Jernlaster til Genua. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilsendt Dansk Sejlskibsrederi-Forening en norsk Konsulatsberetning saalydende:

»Metalindustrien i Genua og sammes Opland udvikler sig stadig og har nu antaget et betydeligt Omfang.

Raamaterialet hertil bestaar for en væsentlig Del af »Skrappjern«, som indføres fra forskellige Steder rundt om i Verden. I 1909 indførtes der saaledes heraf henved 150,000 Tons. Dette Jern kommer som Regel i hele Skibsladninger og ofte med Sejlskibe. Certepartierne for disse Ladninger er som Regel meget indviklede og saa uklart affattet, at de stadig giver Anledning til Stridigheder mellem Redere og Befragtere og Ladningsmodtagere. Især har der været megen Klage over Forholdene med de Ladninger, som er kommet fra Sydafrika, samt over derværende Afskibere. Bl. a. har Garantibreve for Difference paa Ladning og Fragt, udfærdiget af Afsendere dernede, vist sig at være ganske værdiløse ved Ankomsten til Genua. Forholdet har været saa skandaløst, at Konsulen finder specielt at burde henlede norske Rederes Opmærksomhed herpaa og tilraade dem stor Forsigtighed ved fremtidige Fragtslutninger fra Kapkolonien samt at instruere deres Kaptajner med dette for Øje.

Det heldigste og bedste vilde naturligvis være, om disse Fragter kunde afsluttes for en »lump sum« og for et bestemt stipuleret Antal Tons. De stadige Disputer, som nu opstaar paa Lossstedet om Fragt og om Undervægt, vilde da undgaas. En anden Ting, som Rederne her gaa maa tage med i Betragtning, er den urimelig lange Tid, som i Genua medgaar for Sejlskibene til Losning af disse Laster, samt de høje Lossepriser, som her maa betales. Et Sejlskib med f. Eks. 2,000 Tons gammelt Jern bør saaledes ikke gøre Regning paa at blive udlossen paa mindre end 2½ à 3 Maaneder; bl. a. faar de nemlig ikke Tilladelse af Havnebestyrelsen til at losse ved Kaj (hvor elektrisk Kran benyttes) i mere end 20 Arbejdsdage; derefter faar de anvist en anden Plads, hvor Losningen maa udføres med Fartøjets egne Grejer, hvilket er ensbetydende med kun 25 à 35 Tons pr. Dag. Losseprisen, Kranafgiften deri medregnet, kan variere fra Lire 1,50 til over 2 Lire pr. Ton, alt efter Jernets Beskaffenhed (alt efter Størrelse). Fire norske Sejlskibe ankom i 1909 til Genua med Last af gammelt Jern.

Skibsafgifter i Sevilla. Dansk Sejlskibsrederi-Forening meddeler, at Udenrigsministeriet under 4. ds. har tilskrevet Fællesrepræsentationen saaledes:

»I Aarsberetning fra det britiske Konsulat i Sevilla, der er fremkommet i »The British diplomatic and consular reports of 1909«, udtales følgende angaaende Skibsafgifter i den paagældende Havn:

»Det hænder ofte, at Certepartierne kun udtaler, at »The Spanish Transport Tax to be paid by the receiver of the cargo«, og at følgelig Betalingen af Havneafgifter, som er lokal Skat, maa afholdes af Skibet.»

For at befri Skibet for alle Afgifter, burde en Klausul som den følgende indsættes i Certepartiet: »Freighters or receivers to pay all Spanish dues and taxes, including the impuesto de transporte and harbour dues.»

De Fiskerske Dampskibsselskaber. Handelsbanken har i Følge »Natt.« forhandlet om Overtagelsen af Selskaberne Dan, Østersøen, Inga og Oceans Skibe, og disse Forhandlinger ventes i en nær Fremtid definitivt afsluttet. Banken har købt de fire Selskabers Skibe, ialt 14, i hvilke den havde Panteret for et Beløb af 4½—5 Mill. Kr., og de ni største af dem

vil blive samlet i et nyt Selskab Atlantic, hvis Aktiekapital, der ikke udbydes, andrager én Mill. Kr. Selskabets Reder bliver Firmaet C. K. Hansen. Saa snart Selskabet er konstitueret, vil Skibene blive overtaget af dette Rederi, der vil anvende dem i Tramp-Fart paa samme Maade som dets øvrige Skibe. De øvrige fem Skibe vil blive administreret af Dampskibsselskabet Torm og vil i særlig Grad blive anvendt i Nord- og Østersøfarten. For Selskabernes Kreditorer er Stillingen bleven bedre, idet der til Skifteretten er indgaaet 150—200,000 Kr. ved Salget af Cosmopolitan-Linien, og Handelsbanken har givet Afkald paa Selskabernes Kuldepoter, udestaaende Fragtfordringer o. s. v.

— Efter hvad »Børsen« meddeler har det andet nydannede Selskab, der skal administreres af Torm, faaet Navnet Botnia. Cosmopolitan-Linien skal, efter hvad Bladet meddeler, være købt af Landmandsbanken for £ 20,000. Efter Forlydende skal Det forenede Dampskibsselskab administrere Linien og udnytte Kontrakten med det amerikanske Jernbaneselskab.

Hof- og Stadsrets Dom. Den 7. ds. afsagdes ved Hof- og Stadsretten Dom i en Sag, der var anlagt af Kjøbenhavns Magistrat mod A/S. Det østasiatiske Kompagni.

Twisten drejede sig om, hvorvidt det indstævnte Selskab var pligtig i Henhold til Plan for Fattigvæsenet i Kjøbenhavn af 1. Juli 1799 § 171 at betale Kvartprocentafgift af Købesummerne for foretagne registrerede Skibsalg. Retten statuerede, at en saadan Pligt forelaa og dømte Aktieselskabet til at betale de paastævnte Kr. 24,100.10 med Renter.

Sagens Omkostninger ophævedes.

Femmasteren Preussen. Det store tyske femmastede Sejlskib »Preussen«, af hvilket vi i Fjor bragte et Billede og en Beskrivelse (se Dansk Søfartstidende Nr. 77, 1909) har Natten mellem den 5. og 6. ds. været i Kollision med en engelsk Damp »Brigton«, hvorved det led stor Skade. Efter Kollisionen forsøgte Kaptajnen at naa ind til Dover, men maatte ankre ud for Dungeness. Skibet mistede dog under den stærke Sydveststorm sine Ankre og Kæder og drev, efter at tre Bugserbaade forgæves havde forsøgt at hjælpe det, ind paa Klipperne Øst for Dover; det har 20 Fod Vand i Lasten, og det er usikkert om det kan reddes. »Preussen« ejes af Firmaet F. Laeisz i Hamburg og var paa Rejse derfra til Valparaiso med Stykgods. Besætningen, 48 Mand, har hidtil nægtet at forlade Skibet. Det forlyder, at Sviters Bjergningsdamper »Viking« den 8. ds. er afsejlet fra Frederikshavn til Dover for at assistere ved Bjergningen af »Preussen«. En tysk og en svensk Bjergningsdamper skal ligeledes være til Stede paa Strandingsstedet.

I Følge de sidst modtagne Meddelelser er »Preussen« svært beskadiget i Bunden, Fokkemasten er gaaet over Bord, og Dækket har hævet sig, hvorfor det menes, at Assurandørerne vil opgive Skibet og overlade et tysk Bjergningsselskab at bjerge, hvad bjerges kan.

Ny Havnetakster i London. Fra den 1. ds. er de Havnetakster, som Londons ny Havneraad har indført, traadt i Kraft.

De er imidlertid bleven modtaget med stor Uvilje fra Cityhandelsstandens Side, og en Række større Firmaer og industrielle Virksomheder har indsendt en kraftig Protest til Raadet.

Der opkræves nemlig en Afgift paa ind- og udgaende Varer, for manges Vedkommende efter en ret høj Skala, og Importørerne imødeser Forsinkelse, naar Vareforsendelser paa maaske hundrede forskellige Artikler skal aabnes og hver enkelt Artikel beregnes særskilt. Først naar hele Beregningen er endt og Beløbet udbetalt Havneautoriteterne, kan Varerne afhentes.

De nu ophævede Dokselskaber anvendte en anden Fremgangsmaade, som Købmændene foretrækker, nemlig en Afgift paa Skibsrederne, saa længe deres Fartøj laa i Havnen.

Enkelte Importører agter derfor at gøre Brug af de hollandske Dampere, der anløber andre Havne nær London, som Harwich eller Queensborough.

(»Berl. Tid.«)

Dødsfald. En af Fanøs mest kendte Skibsførere, Kapt. N. H. Fischer, i Sønderho, er den 2. ds. afgaaet ved Døden, henved 64 Aar gl. Afdøde var født og opvokset i Sønderho og kom efter den Tids Skik ud at sejle. I mange Aar havde han selv Skib at føre, men maatte i 50-Aars-Alderen af Hensyn til sit Helbred forlade Søen og slaa sig til Ro i sin Fødeby, hvor han ejede et Landbrug. Dog 'laa han ikke paa den lade Side, og han beklædte Tid efter anden flere Tillidsposter: som Formand i Sogneraadet og Formand i Mejeriet, desuden var han Medlem af Menighedsraadet, og til sin Død beklædte han Stillingen som Medbestyrer af Esbjerg-Fanø Banks Filial i Sønderho. Afdøde besad en skarp og klar Tænkeevne og var en brav, hæderlig Mand, der vandt Tillid og Agtelse hos enhver, med hvem han kom i Berøring.

Udenrigsministeriet meddeler.

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at

1) den Skibe kommende fra Konstantinopel paa lagte to Dages Karantæne for Fremtiden er indskrænket til 24 Timers Karantæne, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion, og

2) den Skibe kommende fra Tripolis paa lagte to Dages Karantæne er ophævet, og Skibe kommende herfra tilstedes fremtidig fri Adgang efter personlig Undersøgelse af Passagerer og Mandskab.

Dampskibet Gamma. Kristiania, 7. November. Meddelelsen om, at Dampskibet »Gamma« af Amsterdam skulde være forlist, er i Følge »Norges Sjøfartstidende« ukorrekt. Dampskibet er indkommet til Valdø, indslæbt af en tysk Trawler. »Gamma« havde under den sidste Storm faaet Roret knækket og mistet Fokkemasten, ligesom det meste af Dækslasten var gaaet over Bord. Derimod var der ikke gaaet noget Menneskeliv tabt.

Mæglerfirmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer den 10. ds. til os: »Tøvejr her«.

Mangel paa Kajplads i Rouen. Den norske Konsul i Rouen har indberettet, at Skibe, som ankommer dertil for Tiden paa Grund af den store Hvedetilførsel maa vente længere Tid paa Reden, før de faar Kajplads.

Det tilraades derfor Skibsredere ved Afslutning af

Fragter for Rouen at indføre en Bestemmelse i Certepartiet om, at Liggedagene skal begynde at løbe fra Skibets Ankomst til Havnen, hvad enten Skibet erholdt Plads eller ikke. (»Norg. Sjøft.«)

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsat i Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Nyt Lovforslag.

Ministeren for Handel og Søfart har den 9. ds. i Landstinget fremsat nedenstaaende Forslag til Lov om

Eksaminer for Skibsmaskinister m. m.

1ste Afsnit.

Eksaminanderne og de Krav, der stilles til dem.

§ 1.

Eksaminerne for Maskinister ere følgende:

1. Motorpasserprøven,
2. Maskinpasserprøven,
3. Den almindelige Maskinisteksamen,
4. Den udvidede Maskinisteksamen,
5. Tillægsprøven for elektriske Installatører og
6. Haandværksprøven.

Kravene, der kunne stilles ved de under Nr. 1 til 4 og 6 omdelte Eksaminer, fastsættes nærmere ved kongelig Anordning.

§ 2.

Motorpasserprøven bestaar i en Prøve, der skal godtgøre den paagældendes Kendskab til Motorer.

For at kunne stedes til Motorpasserprøven skal vedkommende være fyldt 17 Aar.

§ 3.

Maskinpasserprøven omfatter følgende Faggrupper:

1. Dansk,
2. Regning og
3. Maskinlære.

For at kunne stedes til Maskinpasserprøven kræves, at vedkommende efter det fyldte 14de Aar har mindst 3 Aars faglig Uddannelse i et Smede- eller Maskinværksted, deraf mindst 1 Aar udelukkende ved Maskinarbejde paa et godkendt Maskinværksted, jfr. § 8.

§ 4.

Prøven, der aflægges ved den almindelige Maskinisteksamen, omfatter følgende Faggrupper:

1. Dansk,
2. Engelsk,
3. Aritmetik,
4. Plangeometri,
5. Rumgeometri,
6. Naturlære,
7. Maskinlære og
8. Maskintegning.

For at kunne stedes til den almindelige Maskinisteksamen kræves, at vedkommende efter det fyldte 14de Aar har mindst 3 Aars faglig Uddannelse i et Smede- eller Maskinværksted, deraf mindst 1 Aar udelukkende ved Maskinarbejde paa et godkendt Maskinværksted, jfr. § 8. Desuden skal han medbringe Modenhedsbevis fra den Skole eller Lærer, der har forberedt ham.

§ 5.

Prøven, der aflægges ved den udvidede Maskinisteksamen, omfatter følgende Faggrupper:

1. Hjælpefag, bestaaende af Dansk, Engelsk eller Tysk, Matematik, Naturlære og Sundhedslære,
2. Maskinfag og
3. Elektrotekniske Fag.

Prøven indrettes saaledes, at bestaaet Prøve i Hjælpefagene og

de elektriske Fag i Forbindelse med en Tillægsprøve, jfr. § 6, giver Berettigelse til Virksomhed som elektrisk Installatør.

I hver af de under 1 til 3 nævnte Grupper kan Prøve aflægges særskilt, dog kan Prøve i Hjælpefagene kun aflægges før eller samtidig med Prøve i en eller begge af de under 2 og 3 nævnte Faggrupper.

Den, der stedes til Prøve i nogen af de under 1 til 3 nævnte Faggrupper, skal have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen samt medbringe Modenhedsbevis fra den Skole eller Lærer, der har forberedt ham til den paagældende Prøve.

§ 6.

Kravene, der kunne stilles ved Tillægsprøven for elektriske Installatører samt for at kunne stedes til denne Prøve, fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart efter forudgaaet Godkendelse af Ministeren for offentlige Arbejder, jfr. Lov Nr. 77 af 19. April 1907 § 4 om elektriske Stærkstrømsanlæg.

Ved Indtegningen til Prøven erlægges Eksaminanden en Eksamensafgift, hvis Størrelse fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 7.

Ved Haandværksprøven udkræves den til Udførelsen af de i et Dampmaskineri almindeligt forefaldende Istandsættelsesarbejder fornødne Færdighed i Værktøjsføring og Behandling af Materialerne.

For at kunne stedes til denne Prøve skal vedkommende have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen samt fra Indehaveren af det Værksted, hvor han har faaet sin Uddannelse, medbringe Attest om denne Uddannelses Varighed.

Ved Indtegningen til Haandværksprøven erlægges Eksaminanden en Eksamensafgift, hvis Størrelse fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 8.

De nærmere Bestemmelser om Maskinisters øvrige faglige Værksteduddannelse samt om Kravene, der stilles til godkendte Værksteder, jfr. §§ 3, 4, 6 og 7, træffes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 9.

Forandringer i de ved kongelig Anordning i Henhold til Bestemmelserne i denne Lovs §§ 2 til 5 samt § 7 en Gang fastsatte Krav skulle bekendtgøres med mindst 12 Maaneders Varsel.

§ 10.

Ministeren for Handel og Søfart bemyndiges til at gøre Undtagelser fra Bestemmelserne i denne Lov om Værksteduddannelsen.

2det Afsnit.

Eksamenskommissionen.

§ 11.

Ledelsen af og Tilsynet med Eksaminerne for Maskinister foretages af en Kommission, bestaaende af en Formand og 2 andre Medlemmer. Formanden, der som saadan er Direktør for Maskinistundervisningen, skal være udgaaet fra en teknisk Højskole; det ene af Medlemmerne skal være fortrolig med teknisk Undervisning, og det andet skal have faret til Søs som Maskinmester af første Klasse eller som Marineingeniør af første Grad.

§ 12.

Motor- og Maskinpasserprøven samt under særlige Omstændigheder ogsaa de øvrige i § 1 nævnte Eksaminer kan afholdes under Tilsyn af mindst 2 af Kommissionens Medlemmer.

Ministeren for Handel og Søfart kan derhos lade Motorpasserprøven afholde under Tilsyn af en særlig, af Ministeren beskikket, under Direktøren for Maskinistundervisningen hørende Eksamenskommission.

§ 13.

Eksamenskommissionernes Medlemmer, jfr. §§ 11 og 12, maa ikke være Lærere ved eller deltage i Bestyrelsen af noget Kursus eller nogen Skole, der forbereder til de i § 1 nævnte Eksaminer.

3die Afsnit.

Eksamensordningen.

§ 14.

Den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen samt Haandværksprøven afholdes mindst 2 Gange om Aaret i København og den almindelige Maskinisteksamen mindst 1 Gang om Aaret paa Fyn og mindst 1 Gang om Aaret i Jylland i de Byer, som Ministeren for Handel og Søfart maatte bestemme.

Motorpasserprøven og Maskinpasserprøven afholdes samtidig med Maskinisteksaminerne; dog er Ministeren for Handel og Søfart bemyndiget til efter forudgaaende Bekendtgørelse at lade Motorpasserprøven foretage andetsteds og til anden Tid.

Tillægsprøven for elektriske Installatører afholdes i København paa de Tider, som Ministeren for Handel og Søfart maatte bestemme.

§ 15.

Eksaminerne ere dels skriftlige, dels mundtlige; de mundtlige Eksaminer ere offentlige.

Overhøringen og Bedømmelsen foretages af Bedømmelseskommissioner, der ved den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen samt ved Tillægsprøven for elektriske Installatører og ved Haandværksprøven hver bestaar af 1 Eksaminator og 2 Meddommere og ved Motorpasserprøven og Maskinpasserprøven af 1 Eksaminator og 1 Meddommer.

I Bedømmelseskommissionen i Maskinisteksamen ved den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen skulle efter Bestemmelse af Direktøren for Maskinistundervisningen, mindst 2 af Eksamenskommissionens Medlemmer have Sæde; i øvrigt beskikkes saavel Eksaminatorer som Meddommere af Ministeren for Handel og Søfart.

Sørgsmaalene til Eksaminerne samt Opgaverne i de praktiske Arbejder ved Tillægsprøven for elektriske Installatører og ved Haandværksprøven vedtages af vedkommende Bedømmelseskommission. Spørgsmaalene til den skriftlige Del af Eksaminerne samt Opgaverne til Haandværksprøven skulle forinden Eksaminerne være godkendte af den i § 11 ommeldte Eksamenskommission.

§ 16.

Den, der har bestaaet den almindelige eller den udvidede Maskinisteksamen, modtager et Eksamensbevis, undertegnet af Direktøren for Maskinistundervisningen; for den udvidede Maskinisteksamen udfærdiges Eksamensbeviset først, naar Prøve i alle 3 Faggrupper er bestaaet. Beviset udfærdiges i det danske, engelske og tyske Sprog. Stemplet til Beviset betales af Eksaminanden.

For Motorpasserprøven og Maskinpasserprøven samt for Tillægsprøven for elektriske Installatører og Haandværksprøven udfærdiges Beviset paa ustemplet Papir og undertegnes af Direktøren for Maskinistundervisningen eller for Motorpasserprøvens Vedkommende af Formanden for den i § 12 omhandlede særlige Eksamenskommission.

Den, som har bestaaet den almindelige Maskinisteksamen, anses som tillige at have bestaaet Motorpasserprøven og Maskinpasserprøven.

Den, som ikke bestaar Eksamen, eller som ønsker at opnaa en højere Eksamenskarakter, kan indstille sig ved en paafølgende Eksamen, dog først efter 3 Maaneders Forløb. Den, som ikke bestaar Haandværksprøven, kan ikke fremstille sig til ny Prøve, forinden han atter har arbejdet mindst 6 Maaneder paa et godkendt Værksted.

§ 17.

Bestemmelser vedrørende de Betingelser, hvorunder der kan udstedes Eksamensbevis for saavel den almindelige som den udvidede Maskinisteksamen til Maskinister, der have nydt Undervisning i Søværnets Ingeniørolevskole, ville være at fastsætte ved kongelig Anordning.

§ 18.

De nærmere Bestemmelser om Afholdelsen af de i § 1 nævnte Eksaminer, om Karakterberegningen m. v. fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 19.

De til Eksaminernes Afholdelse fornødne Beløb til Vederlag for Bedømmelseskommissionernes Medlemmer, til Tilsyn, Skrivematerialier m. v. fastsættes ved de aarlige Finanslove.

4de Afsnit.

Godkendte Maskinistkursus.

§ 20.

Til Maskinistkursus, som oprettes enten ved Skoler (tekniske eller Navigationsskoler) eller privat, kan der tilstaaes aarlige Understøttelser, saafremt saadanne Kursus opfyldte af Krav, som stilles af Ministeren for Handel og Søfart, og underkaste sig dennes Tilsyn med Hensyn til Opfyldelsen af disse Krav. Tilsynet føres af Ministeren for Handel og Søfart gennem Eksamenskommissionen, jfr. § 11.

Det til Understøttelser til Maskinistkursus fornødne Beløb bevilges paa de aarlige Finanslove.

§ 21.

Til uformuende Maskinister, der forberede sig til de i § 1 omhandlede Eksaminer, kan der af Statskassen tilstaaes Understøttelser, hvis samlede Størrelse bestemmes ved de aarlige Finanslove.

De nærmere Bestemmelser om Understøttelsernes Udbetaling fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

§ 22.

Til Anskaffelse af Modeller, Instrumenter og andre Undervisningsmidler m. v. til godkendte Maskinistkursus samt til Udgivelse af Lærebøger kan der ydes Tilskud paa de aarlige Finanslove.

5te Afsnit.

Lønningsbestemmelser og Lovens Ikrafttræden.

§ 23.

Direktøren for Maskinistundervisningen udnævnes af Kongen. Hans Lønning er 5,400 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med et

Alderstillæg af 700 Kr. indtil 6,800 Kr.

De andre Medlemmer af Eksamenkommissionen udnævnes af Ministeren for Handel og Søfart. Vederlaget for dem fastsættes ved Finansloven.

Medlemmerne af Eksamenkommissionen oppebære paa Tjenesterejser foruden fri Befordring 10 Kr. i Dagpenge.

§ 24.

Denne Lov, som ophæver Lov Nr. 48 om Eksaminer for Maskinister af 30. Marts 1892, træder i Kraft den 1. Januar 1912.

6te Afsnit.

Midlertidige Bestemmelser.

§ 25.

Den, der har bestaaet den almindelige Maskinisteksamen efter Lov Nr. 48 af 30. Marts 1892, er berettiget til at fremstille sig til den udvidede Maskinisteksamen efter denne Lov.

§ 26.

Indtræder den nuværende Formand i Maskinisteksamenkommissionen i Stillingen som Direktør for Maskinistundervisningen, bliver den Tid, hvori han har været Formand, at medtage ved Beregningen af hans Alderstillæg.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Af Marineministeriet, under hvilket Ministeriums Forretningsomraade Sager vedrørende Maskinistundervisningsvæsenet den Gang henhørte, blev der under 11. Januar 1904 nedsat en Kommission til Revision af Bestemmelserne vedrørende Navigator- og Maskinistundervisningen. Efter at Kommissionen var traadt i Virksomhed, overdroges det til otte af dens Medlemmer, nemlig Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskininspektør A. J. Berg, Meddommer ved Maskinisteksaminerne, Professor E. P. Bonnesen, Forstander for Maskinisteskolen A. D. Grathwohl, Kursusbestyrer C. Nielsen, Ekspeditionsskretær under Direktoratet for Arbejds- og Fabriks-tilsynet B. Pedersen, Formand i Maskinisteksamenkommissionen, Underdirektør A. H. M. Rasmussen, Formand for Smede- og Maskinarbejdernes Forbund i Kjøbenhavn O. Schmidt og Meddommer ved Maskinisteksaminerne, flv. Maskinmester i Flaaden C. Th. Sørensen, at sammentræde i et Udvalg under Underdirektør Rasmussens Forsæde til Behandling af Kommissionens Opgaver, for saa vidt angik Maskinistundervisningen. Bemeldte Udvalg har derefter udarbejdet et af den samlede Kommission tiltraadt Udkast til Lov om Eksaminer for Maskinister.

Idet Ministeriet for Handel og Søfart, under hvis Forretningsomraade Maskinistundervisningsvæsenet nu er henlagt, i det hele kan samstemme med de af fornævnte Udvalg i dets Betænkning fremsatte Betragtninger, har man udarbejdet nærværende Lovforslag, som — bortset fra en Del Ændringer, dels af redaktionel, dels af saglig Natur, med Hensyn til hvilke sidste henvises til Bemærkningerne vedrørende Lovforslagets enkelte Paragraffer — er overensstemmende med det af Udvalget udarbejdede Udkast.

Det tilføjes, at man har aføstet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart en Erklæring over Lovforslaget, og at denne har udtalt, at det vilde være af største Betydning og Gavn for den danske Skibsfart, om Lovforslaget maatte blive gennemført hurtigst muligt.

Med Hensyn til Lovforslagets enkelte Paragraffer bemærkes følgende:

Til § 1.

Udover de i Kommissionsforslagets § 1 foreslaaede Eksaminer har man — i Overensstemmelse med 2de fra Maskinmestrenes Forening modtagne Andragender — foreslaaet indført dels en Tillægsprøve for Maskinister, der ønsker Berettigelse til at drive Virksomhed som elektriske Installatører, dels en Haandværksprøve:

Indførelse af den fornævnte Prøve er motiveret ved de i Lov af 19. April 1907 om elektriske Stærkstrømsanlæg foreskrevne Betingelser for Adgangen til at udøve elektrisk Installationsvirksomhed. I Følge bemeldte Lovs § 4 udkræves der for at kunne udøve saadan Virksomhed, at Vedkommende har bestaaet en af Ministeren for offentlige Arbejder godkendt Prøve. Imidlertid er Forholdet det, at en Maskinist, der bestaar den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag og elektrotekniske Fag, maa anses at opfylde en meget væsentlig Del af de Krav, der stilles ved Installatørprøven, og det vilde derfor være til urimelig Bekostning og Tidsspilde for en saadan Maskinist, om man vilde fordrø, at han for at udøve Installatørvirksomheden skulde underkaste sig en ny omfattende og selvstændig Prøve. Man har derfor foreslaaet indført en særlig Tillægsprøve, angaaende hvis nærmere Indretning henvises til Bemærkningerne til Lovforslagets § 6, idet tilføjes at Ministeriet for offentlige Arbejder for sit Vedkommende har tiltraadt den i Lovforslaget foreslaaede Ordning.

Forslaget om Indførelsen af en Haandværksprøve er — som bemærket — ligeledes fremkommet paa Foranledning af Maskinmestrenes Forening.

Naar Maskinisten begynder at fare til Søs som saadan, vil han normalt, jfr. § 4, have gennemgaaet en 3-aarig Værksteduddannelse.

Gennem denne vil han i Reglen have opnaaet et saadant Indseende i Betjeningen af Værktøjer m. m., at han vil kunne forstaa den detaljerede Beskrivelse af Skibsmaskineriet og dets Forfærdigelse paa Værkstedet. Paa den anden Side vil den nævnte 3-aarige Uddannelse dog være for kort til at uddanne Maskinisten fuldt ud som Haandværker og sætte ham i Stand til paa tilfredsstillende Maade at løse de Opgaver, der under Maskintjenesten til Søs stilles ham i nævnte Henseende. Under disse Omstændigheder har man da fundet det rettest i Stedet for gennem en for Maskinisten ofte økonomisk trykkende Skærpselse af det af Kommissionsforslaget opstillede Krav om en 3-aarig Værksteduddannelse som almindelig Betingelse for Maskinistens Adgang til at indstille sig til den almindelige Maskinisteksamen at give ham Lejlighed til gennem den frivillige Haandværksprøve at opnaa Bevis for en mere udvidet Haandværksuddannelse.

Til §§ 2 til 4.

I Modsetning til Kommissionsforslaget har man foreslaaet, at de Krav, der kan stilles ved de i disse Paragraffer omdelte Eksaminer, fastsættes ved kongelig Anordning, jfr. Lovforslagets § 1. Ikke blot kommer man derved mere i Overensstemmelse med den ved andre Eksaminer almindeligt herskende Praxis, men under Hensyn til Motor- og Maskinteknikens stærke Udvikling maa man i det hele finde det mindre heldigt at lovbinde de Krav, der til enhver Tid findes at burde stilles ved de forskellige Maskinisteksaminer.

I Kommissionsudkastets § 2 var det foreslaaet, at Motorpasserprøven skulde omfatte Faggrupperne Dansk, Regning og Motorlære. Under Henvisning til, at disse teoretiske Kundskaber er nødvendige for den, der skal passe en Motor, men at det afgørende maa være, om den paagældende (sædvanlig en Maskinarbejder) er fortrolig med Motorens Brug, har Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart henstillet, at Fordringen om de nævnte teoretiske Kundskaber frafalder. Idet man kan tiltræde Fællesrepræsentationens Synspunkter, har man foreslaaet, at Motorprøven indskrænkes til kun at omfatte et elementært Kendskab til Motorers Indretning og Pasning.

Til § 5.

Forretningsudvalget under »Sammenslutningen af Arbejdsgivere indenfor Jernindustrien« har ment at maatte fraraade Oprettelsen af en særlig Eksamen for Landmaskinister, og har i saa Henseende henvist til, at medens der vil findes større Maskinanlæg, hvor man behøver en særlig uddannet Maskinmester, findes der saavel i Jernindustrien som i andre Industrigrene et meget stort Antal mindre Maskinanlæg, til hvilke det hverken er nødvendigt eller hensigtsmæssigt at søge Folk med en saa fuldstændig Uddannelse som den, der bør findes hos en Mand, der har bestaaet Maskinisteksamen. Til Pasning af saadanne mindre Maskinanlæg findes der saavel blandt Smede- som Maskinarbejderne tilstrækkelig mange gode Kræfter samtidig med, at Fabrikens Indehaver eller Værkfører som Regel fuldt ud vil være i Stand til at føre det fornødne Tilsyn med Pasningen af Maskinerne. Og til Pasning af de større Maskinanlæg, hvor som nært Tilstedeværelsen af en uddannet Maskinmester kan være ønskelig, volder det ingen Vanskelighed blandt de Maskinister, der har bestaaet de for Maskinister til Søs anordnede Eksaminer, at finde brugbare Kræfter, dels fordi Antallet af dem, der tager Eksamen, er saa betydeligt, dels fordi mange straks eller senere opgiver Tanken om at sejle og søger Plads ved Maskinanlæg paa Landjorden. — Bestyrelsen for Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund har ligeledes udtalt sig om Ønskeligheden af, at der ikke indrettes en særlig Eksamen for Landmaskinister. Forbundet har i saa Henseende navnlig henvist til, at en saadan Eksamen let vilde lægge unaturlige Hindringer i Vejen for det betydelige Antal Maskinarbejdere, som nu efterhaanden naar til at fungere som Maskinister ved Maskiner paa Landjorden, og at en saadan Hindring vilde være uheldig, idet den praktiske og duelige Maskinarbejder selv uden speciel teoretisk Uddannelse som oftest viser sig særdeles egnet til at betjene Maskiner.

Under Hensyn til det saaledes anførte har man herefter fundet det rigtigst at foreslaa § 5 affattet saaledes, at denne Paragraf alene angaar Skibsmaskinisterne.

Med Hensyn til selve Navnet for den heromhandlede Eksamen har Maskinmestrenes Forening henstillet, at den benævnes »Skibsmaskinisteksamen«. Idet Benævnelsen »den udvidede Maskinisteksamen« har gammel Hævd, vil det dog formentlig være heldigere at bibeholde dette Navn.

Til § 6.

For at kunne stedes til Tillægsprøven for elektriske Installatører har man tænkt sig at kræve, at Vedkommende efter at have bestaaet den almindelige Maskinisteksamen i mindst et Aar har gjort Tjeneste som Medhjælper ved Driften af et Elektricitetsværk i Land eller ved Maskineriet i et med elektrisk Anlæg forsynet Dampskib i Fart samt i begge Tilfælde derhos ved en praktisk Prøve har godtgjort at besidde den fornødne Færdighed i elektrisk Montage (jfr. tillige Lovforslagets § 5).

Disse Krav er fremgaaede af Forhandlinger mellem den nuværende Maskinisteksamenkommission og den af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte Elektricitetskommission og — som ovenfor ved Bemærkningerne til Lovforslagets § 1 anført — tiltraadte af Ministeriet for offentlige Arbejder.

Til § 7.

Kommissionsforslagets § 6 om Adgang for Maskinister, der har bestaaet den udvidede Maskinisteksamen og har fare til Søs som

tjenstgørende ved Maskinen i et nærmere fastsat Tidsrum, til videre Uddannelse ved Søværnets Maskinskole, navnlig i maritimtekniske Fag, har man foreslaaet erstattet med det foreliggende Lovforslags Bestemmelser om en Haandværksprøve. I Følge den tidligere Søværnslov havde Søværnets Maskinskole i flere Aar haft Tilladelse til at give private Maskinister en saadan Uddannelse som i Kommissionsforslagets § 6 foreslaaet, men der har ingensinde meldt sig Ansøgere.

Kravene, der kan stilles ved Haandværksprøven, fastsættes nærmere ved kongelig Anordning, hvorved bemærkes, at man har tænkt sig, at Eksaminanden ved denne Prøve skulde godtgøre Færdighed med Hensyn til mere almindeligt forefaldende Maskin-, Kedel og Smedearbejder samt saadane Arbejder som f. Eks. Anbringelse af Paknings- og Tætningsmidler, foreløbig Udbedring af Rør, Paasætning paa Rør af Lapper af Kobber eller Messing, Istøbning af Hvidtmetall i Pander, Retning af bøjede Stænger, Samling af Rør, Ventilatorer o. lign.

Idet Haandværksprøven vil kræve ret betydelig Værkstedspads, Adgang til Værktøj, Materialer o. s. v., vil den medføre nogen Bekostning. Da den paa den anden Side er foreslaaet som en ganske frivillig Eksamen i den Forstand, at den, i hvert Fald indtil en Revision af Søværnsloven maatte være foretaget, ikke indgaar som Led under den almindelige Maskinisteksamen, som i Følge Søværnsloven af 25. Marts 1892 fordes bestaaet af den, der vil erhverve Bevis som Maskinmester, har man fundet det rimeligt, at den, der ønsker at indstille sig til Haandværksprøven, ved Indtegningen erlægger en Eksamensafgift, hvis Størrelse nærmere fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart.

Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har udtalt sig for Ønskeligheden af, at det gjordes til en Betingelse for Bestaaelsen af den almindelige Maskinisteksamen, at vedkommende forinden havde bestaaet Haandværksprøven. I det indledende i Følge Søværnsloven til Erhvervelse af Bevis som Maskinmester alene udkræves, at den Paagældende har bestaaet den almindelige Maskinisteksamen, vide Imødekomelsen af Fællesrepræsentationens Ønske faktisk betyde en Ændring af Søværnslovens herhen hørende Bestemmelser. Under Hensyn hertil har man derfor fundet det rigtigere at udskyde Spørgsmaalet om at gøre Haandværksprøven til en obligatorisk Prøve, indtil en Revision af den nævnte Lov optages til Behandling.

§ 9.

Under Hensyn til den Betydning, det har for Eksaminanderne og de Skoler eller Kursus, der forbereder disse, at Forandringer med Hensyn til de Fordringer, der stilles vedrørende teoretiske Fag, ikke finder Sted uventet, har man foreslaaet, at Forandringer i de ved kongelig Anordning en Gang fastsatte Eksamensfordringer i Henhold til § 1 skal bekendtgøres med mindst tolv Maaneders Varsel, jfr. iøvrigt lignende Bestemmelse i Kommissionsforslagets § 5.

Til § 10.

I Kommissionsforslagets § 22 er det foreslaaet, at der alene i et Tidsrum af tre Aar fra Lovens Ikrafttræden skulde kunne tilstaaes Undtagelser fra Bestemmelserne i Lovforslagets §§ 3 og 4 angaaende Værksteduddannelsen. De i disse Paragrafer i saa Henseende givne Bestemmelser synes imidlertid under visse Omstændigheder (Strejke, Lockout, vedvarende Arbejdsløshed o. l.) at kunne blive særdeles trykkende, og man har derfor foreslaaet, at der tillægges Ministeren for Handel og Søfart en mere almindelig Dispensationsbeføjelse.

Til § 11.

Da den til Maskinmester af 1ste Klasse i Handelsflaaden nærmest svarende Grad i Orlogsflaaden ved Lov af 30. September f. A. om Søværnets Ordning er Marineingeniør af 1ste Grad, er Lovforslaget affattet i Overensstemmelse hermed.

Til § 15.

Idet den almindelige Maskinisteksamen afholdes saavel i Københavnsom paa Fyn og i Jylland, maa det formentlig anses rigtigt, at Bedømmelseskommisionerne normalt er lokale Institutioner; Ordningen vil derved blive billigere end, hvis selve Eksamenskommissionen gjordes ambulante. Paa den anden Side medfører Bedømmelseskommisionernes lokale Karakter, at det vil blive overmaade vanskeligt, om ikke umuligt i Fagene Maskinlære og Maskintegning, der kræves ved den almindelige og den udvidede Maskinisteksamen, uden for København at finde tilstrækkeligt sagkyndige Mænd til at indtræde i Bedømmelseskommisionen dette Fag vedrørende. Man har derfor fundet det rigtigere at gøre det til Pligt for Eksamenskommissionens Medlemmer at have Sæde i Bedømmelseskommisionen i bemeldte Fag.

Efter Kommissionsforslagets § 12 skulde Spørgsmaalene saavel til den skriftlige som til den mundtlige Del af Eksaminanden vedtages udelukkende af vedkommende Bedømmelseskommisioner. En saadan Ordning synes imidlertid at kunne skabe megen Uensartethed, og man har derfor foreslaaet, at Spørgsmaalene til den skriftlige Del af Eksaminanden samt Opgaverne i de praktiske Arbejder ved Haandværksprøven altid skal godkendes af den i § 10 ommeldte, for hele Landet fælles Eksamenskommission, medens derimod Spørgsmaalene til den mundtlige Del af Eksaminanden efter Sagens Natur maa vedtages af den paagældende Bedømmelseskommision.

Til § 17.

Da Søværnets Maskinskole ved Lov af 30. September f. A. om Søværnets Ordning § 31 b. er bleven afløst af Søværnets Ingeniørskole, er Lovforslaget affattet i Overensstemmelse hermed.

Til § 21.

Den i Kommissionsforslagets § 18 indeholdte Bestemmelse om, at Elever, der forberedes til Eksamen ved godkendte Kursus, kan faa Understøttelsen udbetalt ved vedkommende Kursusbestyrer, synes rettest at høre hjemme blandt de Bestemmelser om Understøttelsens Udbetaling, der i Følge § 20 fastsættes af Ministeren for Handel og Søfart. I Overensstemmelse hermed har man i Lovforslaget udeladt den paagældende Bestemmelse.

Til § 23.

Kommissionsforslaget foreslaar, at der tillægges Direktøren for Maskinistundervisningen en Lønning af 5,500 Kr. aarlig, stigende hvert 5te Aar med et Alderstillæg af 500 Kr. indtil 7,000 Kr. Idet Direktørstillingen i det væsentlige vil blive svarende til det i Lov af 30. Marts 1892 om Styrmadsseksamen m. m. nævnte Navigationsdirektørembede, har man anset det rigtigere at ausrulle Lønningen for Direktøren for Maskinistundervisningen paa samme Maade som for Navigationsdirektøren eller til 5,400 Kr. aarlig, stigende hvert 4de Aar med et Alderstillæg af 700 Kr. indtil 6,800 Kr., jfr. fornævnte Lov af 30. Marts 1892 § 17 sammenholdt med Lov Nr. 217 af 30. September 1909.

Maskinisteksaminerne er hidtil bleven afholdt paa Orlogsværftet, men dette Forhold vil ikke kunne vedblive. Eksaminernes Afholdelse her har altid, og navnlig i de senere Aar, paa Grund af Eksaminandernes store Antal været til megen Gêne for Værftet, dels fordi en almindelig Mangel paa Lokaler har nødvendiggjort ikke alene den under Marineministeriet sorterende Ingeniørskoles, men ogsaa andre Lokalers Benyttelse til Afholdelse af Maskinisteksaminer, hvilket falder Værftet meget ubekvemt, dels paa Grund af den store Uempe, der er forbundet med, at en Mængde vedkommende Mennesker færdes paa Værftet og i dets Bygninger. Saa længe Maskinistundervisningsvæsenet henhørte under Marineministeriet, og Foranden for Maskinisteksamenskommissionen har kunnet være en af de Værftsautoriteter, under hvem bl. a. Tilsynet med de vigtigste af de her omhandlede Lokaler sorterede, bødedes der noget paa de ved den hele Ordning klæbende Ulemper. Men efter at Maskinisteksamensvæsenet i Henhold til kgl. Resolution af 17. December 1908 er overgaaet fra Marineministeriets Forretningsomraade til Ministeriet for Handel og Søfart, og Eksamensvæsenet findes at burde ledes af dette sidste Ministerium gennem en civil Embedsmand samt da Marinen efter den ny Søværnslovs Vedtagelse skal tilvejebringe Lokaler til et Par nye Skoler, maa det anses heldigst for alle Parter, at Tilknytningen til Orlogsværftet ophæves. De for Eksamensvæsenet fornødne Lokaler (Eksamenslokaler, Kontorer og Arkiv for Eksamenskommissionen m. v.) maa da tilvejebringes paa anden Maade. Udgifterne hertil kan anslaaes til c. 3,300 Kr. aarlig.

De udover de i Kommissionsforslaget foreslaaede 2de ny Prøver, nemlig Tillægsprøven for elektriske Installatorer og Haandværksprøven, antages at ville medføre en Bekostning af c. 1,000 Kr. aarlig, hvorved bemærkes, at en væsentlig Aarsag til, at Beløbet kan sættes saa lavt, er at søge i, at »Teknologisk Institut« vil kunne yde de til Haandværksprøven fornødne Lokaler, Redskaber og Materialer uden andet Vederlag end Erstatning for Udgifter til den direkte Vedligeholdelse samt for Slitage.

Endelig vil Lovforslagets § 23 medføre, at Lønningen til Direktøren for Maskinistundervisningen — under Forudsættelse af, at den nuværende Formand for Maskinisteksamenskommissionen ansættes som Direktør for Maskinistundervisningen — bliver 6,800 Kr. aarlig i Stedet for som af Kommissionen antaget 7,000 Kr.

Den samlede anslaaede aarlige Merudgift, som nærværende Lovforslag vil bevirke for Statskassen, udgør saaledes.

i Følge Kommissionsforslaget	c. 14,600 Kr.
til Lokaler	3,300 —
Udgifter foranledigede ved Tillægsprøven for elektriske Installatorer og Haandværksprøven	1,000 —
	18,900 Kr.
hvorfra gaar i Følge Lovforslagets § 23	200 —
	Ialt c. 18,700 Kr.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke i nogen Retning bragt nævneværdige Forandringer. Fra Østersøen har der været gjort en livlig Forretning, men i andre Retninger er der gennemgaaende kun bleven sluttet forholdsvis lidt. Hvad Sortehavet angaar, da har Forholdene nærmest bedret sig lidt, da de fleste af de mange Baade, som sendtes ubefragtet ned, nu har fundet Beskæftigelse. De sidste Dage synes at have bragt lidt flere Ordre frem paa Marktet, og da Rederne nu næppe vil dirigere ubefragtet

Tonnage saa ubesindigt dertil, er vi forhaabentlig over det værste foreløbig. Middelhavet møder op med et anseligt Antal Laster, men gennemgaaende har Købmændene sat deres Rater noget ned, da Tonnage nu er lettere erholdelig. I de store oversøiske Markeder er Tonnage nogenlunde jævnt fordelt, og Raterne viser intetsteds nogen Tilbagegang. Som ovenfor berørt har Østersøen fragtet ret livligt, og Raterne er overalt en Del højere end i Fjor paa samme Tid. St. Petersborg er paa Nippet til at lukke, men dette Marked og Kronstadt binder dog stadig ikke saa faa Dampere. Den sidst betalte Rate for Korn fra Petersborg til London eller Rotterdam er $1\frac{7}{8}$ Hvedebasis, men muligvis betales der $\frac{1}{9}$ for enkelte preserende Partier. Riga, Libau og Windau har taget ikke saa faa Baade for Korn, Hør etc., ligesom en Del Trælaster til ganske gode Rater sluttedes. Ogsaa fra Sverig og Finland fandt der en Del Befragtninger Sted til Aarets højeste Fragter. Kulfragterne ligger i det væsentlige ret uforandret. Det gærer stadig blandt Kularbejderne i Wales, og en Del Uroligheder har fundet Sted, men der er stadig Bestræbelser oppe for at mægle, og man maa haabe, at en almindelig Strejke undgaas. Med Vinteren for Døren formenes det, at Udsigterne til en almindelig Strejke kun er ringe.

Østen. Bombay/U. K eller Kontinentet (to Havne) 16/ pr. November. Kurrachee 16/ O. C. (6 d. ekstra to Havne) net. terms. Ris fra Birma 23/3 à 24/ Holland. 23/9 à 24/6 O. C. pr. Januar/Februar. Madras Kysten/Marseille 24/9 for Palmekærner pr. December/Januar.

Sortehavet etc. Novorossisk/Weser 7/9 (4,800), Nikolajeff/Hamburg 7/3 Skala, 8/ Dødvægtbasis (5,000—6,800), Sulina/Antwerpen eller Rotterdam 7/9, Hamburg 8/3 (5,000). Donau L. H. A. R. 9/ à 9/6 Hamburg (3,000), Taganrog/Weser 9/3 (3,000), Azow 10/ N. C. eller »any«, 10/6 Hamburg (2,700), alt pr. prompt.

Middelhavet. Aleksandria 8/ Bomuldsfrø Hull, 8/6 London. 8/6 à 9/ Rotterdam eller Hamburg. For Erls betales 6/6 Carthage/Dunkerque, $5\frac{1}{2}$ Vivero/Rotterdam, 5/6 Porman/Newport, 7/3 Grækenland (to Ladepladser) Rotterdam, 6/ Almeria Pier/Tyne Dock. Fra Bilbao faas 4/4 $\frac{1}{2}$ Cardiff, 4/9 Middlesbro, 4/10 $\frac{1}{2}$ Stockton, 4/9 à 4/10 $\frac{1}{2}$ Rotterdam, 5/ Glasgow.

Nordamerika er fast. St. John/Bristol Kanalen 47/6 Planker (lille Baad), Savannah/U. K. eller Kontinentet 30/ à 30/6 Form »O«. Tømmer fra Golfen 115/ River Plate, 87/6 à 88/9 Vestitalien. Golfen/U. K. eller Kontinentet én Ladehavn til én Lossehavn 12/ Netto Charter November/December.

La Plata. San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 11/ O. C. prompt, 12/3 25. December—15. Januar. 13/ à 13/4 $\frac{1}{2}$, 15. Januar—5. Februar. 9/6 fra Buenos Aires, prompt, alt med 6 d. mindre direkte Havn. Bahia Blanca betalte 14/4 $\frac{1}{2}$ for Havre pr. 20. Januar—20. Februar, ingen Reduktion (6,000).

Østersøen. St. Petersborg som anført i Indledningen. Korn fra Riga, Windau eller Libau 11 d. à 11 $\frac{1}{2}$ d. London eller Rotterdam, 11 $\frac{3}{4}$ d. à 1/1 $\frac{1}{2}$ Kontinentet, 1/4 $\frac{1}{2}$ Havrebasis Rouen. Hør fra Riga Frcs. 18 Ghent, Frcs. 19 $\frac{1}{2}$ Dunkerque. Riga/London 24/ D/B, Holland Hfl. 12 à 12 $\frac{1}{2}$, Rouen Frcs. 30. Kappbjælker fra Windau Hfl. 14 $\frac{1}{2}$, à 15 til Holland, Hfl. 16 $\frac{1}{2}$, Ghent. Skellefteå/Østkyst Kulhavn 37/ pr. indtagen Favn Kortprops. Kronstadt/London 31/6 D. B. B. (750), Umeå/London 25/9 D. B. B. (1,200). Königsberg 1/2 $\frac{1}{4}$ Hvedebasis London eller Rotterdam. Memel/London 7/ Sleepers, Newport 8/.

Kulfragterne. Firth of Forth: 4/1 $\frac{1}{2}$ Helsingfors (2,200), 4/1 $\frac{1}{2}$ Kotka (2,000), 4/7 $\frac{1}{2}$ Sønderborg (1,200), 3/7 $\frac{1}{2}$ à 3/9 Swinemünde. Fra Tyne eller Blyth: 4/ Stockholm (2,700), 3/9 Malmø eller Helsingborg (2,000), 4/1 $\frac{1}{2}$ Holtenau (1,700), 4/ Antwerpen (1,600), 4/6 Havre (1,000), 5/6 Lissabon (1,700), 6/6 à 6/10 $\frac{1}{2}$ Genua eller Savona, 7/ Livorno (4,200), 5/9 Port Said (4,500), 6/ Aleksandria (5,400). Cardiff betalte 4/3 à 4/6 Antwerpen eller Ghent, 5/4 $\frac{1}{2}$ à 5/7 $\frac{1}{2}$, Rouen, 6/6 Bar-

celona (1,400), 6/3 à 6/9 Neapel (4,000), Frcs. 8,50 Tunis (2,200), 7/10 $\frac{1}{2}$ Venedig (2,200), 6/1 $\frac{1}{2}$ Port Said (4,600), 9/ Colombo (4,500—5,000), c. 8/ Dakar, 7/3 à 7/6 Las Palmas, 12/9 à 14/6 River Plate, 13/3 Montevideo (4,000).

Havarier og Forlis.

Martine, Skonnert af Svendborg, kom den 2. ds. under Stormen paa Grund ved Dragør Havn. Skibets Ladning er Søsten, bestemt til Dragør Fortet.

Ingve, Skonnert af Visby, der den 6. ds. kom paa Grund paa Amager, er ved egen Hjælp kommet flot.

Johanne, Galease af Augustenborg, kolliderede den 7. ds. i stærk Storm tæt ved Hals med Vestöbaaden »Jenny«; begge Skibe strandede.

Fortuna, Skonnert af Hamburg, kom den 7. ds. paa Grund i Limfjorden.

Margrethe Marie, Kutter af Frederikshavn, er Natten til den 7. ds. blevet oversejlet af Skonnert »Valkyrien«, da den laa til Ankers ved Sejerø; Kutteren sank straks; Besætningen, fem Mand, blev bjerget af »Valkyrien« og landsat i Grenaa.

Skibet er bygget i 1897 i Frederikshavn og maalte 25 Netto Reg.-Tons.

Martha, Tjalk af West Randerschen, strandede den 7. ds. udfor Vrist ved Harboøre og blev Vrag. Besætningen, to Mand og en Dreng, blev reddet.

Kastor, 3-mastet Skonnert af Rønne, er paa Rejsen fra Hjemstedet til Fleusborg med Lerjord strandet paa Rügen. Besætningen, 3 Mand, er reddet.

Florida, Skonnert af Brantevik, er den 8. ds. paa Rejsen fra Hiernsand til Wismar med Trælast strandet ved Falsterbo og blev Vrag. Mandskabet, otte Mand, er reddet.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skisshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Skibe til Salg.

Jagtskonnert, nv, 140 Tons dw. Kr. 17 000.

Jagtskonnert, 7 Aar, 112 Tons dw. „ 12 000.

Fiskerkutter (Motor), 2 Aar, 20 Tons „ 5 500.

Desuden flere andre Skibe til Salg.

Aage Bruhn,

Nyhavn 42 A, København.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.

Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, pass. Brunsbüttel 8./11. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 7./11. — Algarve, Borries, ank. Cette 5./11. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Stettin 10./11. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 9./11. — Antwerpen, Madson, afg. Salonica 8./11. til Konstantinopel. — Arkansas, Petersen, ank. Savannah 6./11. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 1./11. — Aurora, Fischer, afg. Livorno 9./11. til Genua. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Antwerpen 4./11. — Beira, Lunge, dokker. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. herfra 10./11. til Kristiania. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Malaga 9./11. — Christian IX, Holm, ank. London 6./11. — Dagmar, Bøgvad, afg. Catania 9./11. til Messina. — Duoro, Søeberg, ank. hertil 8./11. — Esbjerg, Strafve, ank. Libau 8./11. (Fortsættes Side 705.)

2476. Tønde forandret. Belg. Zuidree. I Belg er den røde Fortøjtende ombyttet med en Stumplønde. 53° 0' N. Br. 4° 53' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 743. Kjøbenhavn 1910.)

2479. Lystende inddraget. Amsterdam. Den røde Lystende, der viser hvidt Lys med Formærker V. for V.-Plynten af Øen IJ, er inddraget. IJ V.-Plynt: 52° 22' N. Br. 4° 58' Ø. Lgd.

2480. Lys- og Fløjtende midlertidig ombyttet. IJmuiden. Lys- og Fløjtenden med Undervandsklokke ved IJmuiden er midlertidig ombyttet med en Reservelystende uden Undervandsklokke. 52° 28' N. Br. 4° 29' Ø. Lgd. **2481. Fyr slukket. Hoek van Holland.** Det røde, faste Fyr, der til Forsøg var tændt tæt ved det røde, faste Forfyr paa Noordwal, Oostdam Bergshaven, er slukket. 51° 58' N. Br. 4° 7' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2804. Kjøbenhavn 1909.)

2482. Tønder flyttet. Krammer. Vijsje van de Nooriplaten. Zeegat van Brouwershaven. I Krammer ligger den røde og sort vandret stribede Kugletønde med Diamant Nr. 9 nu paa 51° 39' 52" N. Br. 4° 10' 56" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 8 paa 51° 40' 35" N. Br. 4° 10' 3" Ø. Lgd.

I Vijsje van de Noordplaten ligger Stumplønde Nr. 1 nu paa 51° 40' 10" N. Br. 4° 7' 5" Ø. Lgd. og paa dens tidligere Plads er udlagt en Stumplønde Nr. 1 a. **2483. Fyrskibet »Dyck« atter udlagt. Frankrig.** Fyrskibet »Dyck«, der viser hvidt Ek-Blink hver 20 Sek., er atter udlagt og Reservetyrskibet inddraget. 51° 3' 10" N. Br. 2° 7' 55" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1828. Kjøbenhavn 1910.)

2484. Fyr forandres. Winterton. England. Den 9. November 1910 forandres Winterton hvide, faste Fyr til et hvidt Fyr med Fire-Formærker hver 90 Sek. 52° 42' N. Br. 1° 41' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2485. Fyr forandres. Cap Lihou. Port de Granville. Frankrig. Perioden i Cap Lihou hvide Blinkfyr, der hver 15 Sek. viser Fire-Blink, skal forandres til: Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 1½ Sek., Blink 1½ Sek., Mørke 6½ Sek. Iøvrigt bliver Fyret uforandret. 48° 50' 7" N. Br. 1° 56' 46" V. Lgd.

2486. Uddybningsarbejder. Portland Harbour. England. I Portland Harbour paabegyndes snart Uddybningsarbejder mellem Inner Coaling Pier og Loading Jetty. Naar Uddybningsmaskinen arbejder, viser den rødt Flag for og agter; det er forbudt at passere mellem Maskinen og Coaling Pier. Skibe, der skal til Pieren, maa give Signaler med Fløiten og vente indtil Maskinen nedhaler det røde Flag agter. Coaling Pier: 50° 34' N. Br. 2° 26' V. Lgd.

2487. Vrag borttaget. Queens Channel. Liverpool. Vraget af Damperen »Ellan Vanin«, der laa sunket 6 Kbl S. 88° Ø. fra Fyrskibet »Bar«, er ødelagt og Afmærkningen inddraget. 53° 31' N. Br. 3° 17' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2924. Kjøbenhavn 1909.)

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2488. Midlertidige Sømærker. Verdon. Gironde. Frankrig. Paa Grund af Arbejder er der paa Verdon Red udlagt 6 midlertidige Sømærker (Duc d'Alber) mellem S. 32° Ø. og S. 62° Ø. fra Pointe de Grave Fyr og i Afstande mellem 5½ Kbl og 2° Sm fra Fyret. Pointe de Grave Fyr: 45° 34' 7" N. Br. 1° 3' 57" Ø. Lgd.

2489. Taagesignal forandret. Channel Head. Port Basque. Newfoundland S.-Kyst. Taagesignal ved Channel Head Fyr ved Port Basque gives nu med Et-Stød hver 100 Sek., Stød 4 Sek., Pause 96 Sek. 41° 33' 50" N. Br. 59° 7' 11" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en fløjthøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retviseude, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2451. Formodet Vrag. Sejrø N. Kattegat. Fiskekutter »Margrethe Marie«, som laa til Ankers 4 Sm N. ½ V. fra Sejrø Fyr, er paasejlet og formentlig sunket. Nærmere Undersøgelse vil finde Sted. Sejrø Fyr: 55° 55' 9" N. Br. 11° 5' 7" Ø. Lgd.

2452. Afmærkning forandres. Marstal S.-lige Indløb. Farvandet Syd for Fyen. Den 1. December 1910 udlægges paa N.-Siden af Kalkbrønderi-Høge, ved det S.-lige Indløb til Marstal, 2 Halmprikker paa 54° 51' (4') N. Br. 10° 32' (21') Ø. Lgd. og 54° 51' (2') N. Br. 10° 32' (38') Ø. Lgd., samt en Halmprík paa S.-Siden af Laugø-Sand paa 54° 51' (8') N. Br. 10° 32' (20') Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 149. Sem.-Fort., Side 51.)

2453. Fyr forandret. Geldinganes. Faxe Bugt. Island. Geldinganes Fyr viser nu rødt Lys fra N. 25¼ V. til N. 40° V., hvidt Lys fra N. 40° V. til N. 57° V. Iøvrigt uforandret. 64° 9' 54" N. Br. 21° 46' 50" V. Lgd. (Kort Nr. 87, 198 og 218. Islandske Lods, Side 32. Fyr-Fort., Nr. 553.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2454. Lods-Station nedlægges. Ekenäs. Kalmarsund. Sverig. Den 15. November 1910 nedlægges Ekenäs Lods-Station. Lods til Ekenäs faas ved Kalmar og Bergkvara Lods-Stationer. Ekenäs: 56° 31' N. Br. 16° 10' Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.)

2455. Klokketønde ombyttet. Södergrunden. Sandhamn. Stockholm Skærgaard. Södergrunden Klokketønde ved Sandhamn er drevet fra Station. En midlertidig Stage med Kost udlægges snarest. 59° 15' N. Br. 19° 3' Ø. Lgd.

2456. Prík inddrages. Gäfle. Bottniske Bugt. Den 4de November 1910 inddrages Stagen med Kost i Gäfles Munding, da Uddybningen er fuldført. Gäfle: 60° 40' N. Br. 17° 10' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1943. Kjøbenhavn 1910.)

2457. Fyrskibet »Norrströmsgrund« inddraget. Bottniske Bugt. Ifølge Telegram fra Lods-kaptajnen i Luleå er Fyrskibet »Norrströmsgrund« inddraget. 65° 7' 30" N. Br. 22° 19' 54" Ø. Lgd.

2458. Fyrskibet »Plevna« inddraget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Plevna« er inddraget. 65° 26' 12" N. Br. 24° 22' 0" Ø. Lgd.

2459. Farvand afmærket. Abo Lodsdistrikt. Finske Bugt. Mellem 8, m

Farvandet ved Grisselborg Fyr og 5,2 m Farvandet ved Brønnskær er afmærket et nyt Farvande for 7 m dybgaende Skibe. Vagere er udsatte paa følgende Steder: S.-Siden af Gunkubens Grund. 60° 4' 29" N. Br. 21° 43' 6" Ø. Lgd. N. for Bergskærs V.-Rev. 60° 4' 11" N. Br. 21° 43' 49" Ø. Lgd. N. for Bergskærs Ø.-Rev. 60° 4' 11" N. Br. 21° 44' 10" Ø. Lgd. S. for Essörrörrens Grund. 60° 4' 11" N. Br. 21° 45' 34" Ø. Lgd. S. for Håsharvådens Rev. 60° 4' 18" N. Br. 21° 45' 51" Ø. Lgd. S. for Kalskærskåns Grund. 60° 4' 16" N. Br. 21° 45' 52" Ø. Lgd. S. for Rødbådens Rev. 60° 4' 6" N. Br. 21° 48' 7" Ø. Lgd. N. for Græstens Rev. 60° 4' 0" N. Br. 21° 48' 21" Ø. Lgd. S. for Salskærs Rev. 60° 4' 1" N. Br. 21° 48' 52" Ø. Lgd. N. for Rødderundet. 60° 3' 46" N. Br. 21° 55' 10" Ø. Lgd. Ø. for Brokenskærs Rev. 60° 4' 55" N. Br. 21° 57' 7" Ø. Lgd. V. for Byskærs Rev. 60° 4' 55" N. Br. 21° 57' 35" Ø. Lgd.

Følgende Baaker er opført:

Essören. 60° 4' 7" N. Br. 21° 46' 14" Ø. Lgd. Lille Kalskær. 60° 4' 5" N. Br. 21° 46' 50" Ø. Lgd. Våstra Rødbåden. 60° 4' 12" N. Br. 21° 48' 0" Ø. Lgd. Östra Rødbåden. 60° 4' 12" N. Br. 21° 48' 14" Ø. Lgd. Salskærs V.-Baake. 60° 3' 57" N. Br. 21° 48' 48" Ø. Lgd. Salskærs Ø.-Baake. 60° 3' 56" N. Br. 21° 48' 53" Ø. Lgd. paa Midten af Holmen Salskærs N.-Baake. 60° 3' 56" N. Br. 21° 48' 53" Ø. Lgd., paa det højeste af Salskær. Långharn. 60° 4' 10" N. Br. 21° 55' 32" Ø. Lgd.

Desuden er der afmærket et Farvande for 3 m Dybgaende fra Grisselborgs-Brønnskærs Farvande til Ankerpladsen ved Berghamn.

Vagere er udsat paa følgende Steder:

V. for Kleppans Grund. 60° 3' 40" N. Br. 21° 47' 41" Ø. Lgd. V. for Karingsörens Rev. 60° 3' 30" N. Br. 21° 47' 42" Ø. Lgd. V. for Holmens Rev. 60° 3' 18" N. Br. 21° 47' 50" Ø. Lgd.

Følgende Baaker er opført:

Berghamn. 60° 3' 0" N. Br. 21° 47' 57" Ø. Lgd. Malan. 60° 2' 20" N. Br. 21° 48' 17" Ø. Lgd.

Disse Baaker holdt overet lejer gennem den gravede Rende.

2460. Vager udlagt, Björkönsund. Finske Bugt. I Björkönsund er udlagt tre Vagere med rødt Flag, Ø. for Vittoremi Odde, til Brug for Marinens Skibe. Vittoremi Odde. 60° 21' N. Br. 28° 38,3 Ø. Lgd.

2461. Lystønde atter tændt. Srednaja. Finske Bugt. Rusland. Srednaja Lystønde er atter tændt. 60° 10,3 N. Br. 28° 20,3 Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1888. Kjøbenhavn 1910.)

2462. Tønder indtræget. Valvåra. Narva Bugt. Finske Bugt. Finland. Landingsbroen ved Valvåra er ødelagt og de to Spiritønder ved Indløbet til Broen er indtræget. 59° 24,2 N. Br. 27° 52,3 Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)

2463. Signaler for Is. Lyserort. Østersøen. Rusland. Fra Lyserort Fyr vises om Dagen en Kugle og om Natten et rødt, fast Fyr, naar Is er i Sicde fra Lyvene: Michailov, Domensnas, Messarogozem eller Ust-Dvinsk. 57° 34' N. Br. 21° 42' 3 Ø. Lgd. (Kort Nr. 205.)

2464. Vintermærkning. Tyskland. I Tyskland er Udlægningen af Vintermærkningen paabegyndt.

2465. Fyrskib udlægges og Taagesignal opføres midlertidig. Jasmund. Rügen. I Midten af November 1910 udlægges Ø. for Jasmund, c. 2 Sm ØNO, for Ranzow Fyr, i Vand et rødt, 2-mæstet Fyrskib, mærket »Jasmund«, der viser Hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 16 m. Lysevne: 16 Sm. Synsvide: 13 Sm. Lanternehaarn mellem Masterne. Taagesignal gives med Horn, afvekslende To-Stød og Et-Stød, Stød 2 Sek., Pause 5 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2,4 Sek., Stød 2 Sek., Pause 2,4 Sek., tillige gives Taagesignal med Undervandsklokke, Ni-Slag hver 45 Sek. Ranzow Fyr: 54° 35,2 N. Br. 13° 38,1 Ø. Lgd. Skatunge Fyrskibet ligger ude, gives intet Taagesignal fra Stubbekammer. 54° 34,2 N. Br. 13° 40,2 Ø. Lgd.

2466. Fyr permanent. Falshöft. Flensborg Fjord. Falshöft Fyr brænder permanent. Der er ingen Forandringer foretaget ved Lysvinklerne. 54° 46' 8"

N. Br. 9° 58' 8" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125, 157 og 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 492. Kjøbenhavn 1910.)

II. Kattegat og Skagerrak.

2467. Vager udlagt. Sotefjord. Bohus Kyst. Sverige. En Stage med Kost er udlagt NV. for 5,2 m Grunden i Sotefjord paa 59° 26' 57" N. Br. 11° 12' 56" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2132. Kjøbenhavn 1910.)

2468. Baer fundet. Jomfruland Ø. Norge. En 5 m Baee, Lille Saltstønsbaeren, er fundet 1300 å 1400 m NØ. f. Ø. fra Jomfruland Fyr, c. 350 m fra Stranden.

En 1,7 m Baee, Taarnbaeen, er fundet c. 550 m SO. 3/4 S. fra Jomfruland Fyr, 270 m fra Stranden. Jomfruland Fyr: 58° 51' 50" N. Br. 9° 36' 15" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2469. Vrag. Nordsøen. Et Vrag af en Læfter med 3 Mastes over Vandet er rapporteret c. 16 Sm N. for Fyrskibet »Maase«. 52° 18' N. Br. 3° 54' Ø. Lgd.

2470. Grund afmærket. Gulv of Kandalskivi. Hvide Hav. Rusland. I Gulv of Kandalskivi er fundet en Grund, Andreveskaya, med 2,7 m Vand, 8 Kbl N. 81° Ø. fra N.-Spidsen af Anisimov Island, der ligger paa 67° 4,2 N. Br. 32° 33,2 Ø. Lgd. Paa N.-Siden af Grunden er udlagt en hvid Spiritønde med sort, nedadvendt Kost og paa S.-Siden af Grunden en rød Spiritønde med rød Flag (vane).

Paa S.-Enden af Olizovka Bank, der ligger c. 3/2 Sm V. for Vlasov Island, er udlagt en rød Spiritønde med rød, opadvendt Kost; Banken er i Forvejen afmærket med en rød og hvid Spiritønde. Vlasov Island: 67° 5' N. Br. 32° 41' Ø. Lgd.

2471. Grund fundet. Mestker N. Bæren. Nordland. Norge. En Grund med 7 m Vand er fundet c. 400 m NV. 1/2 N. fra Nordre Mestker N.-Fynd. 66° 3' 15" N. Br. 14° 15' 22" Ø. Lgd.

2472. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2418, 1910. Skarve Fyr. Høla. Skarve Fyr ligger paa 60° 15' N. Br. 4° 50' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 173.)

2473. Grund fundet. Segle SØ. Selbjørnfjord. Bergen. En Baee med 1,5 m Vand er fundet c. 130 m Ø. 1/4 N. fra Segle SØ-Fynd, der ligger paa 59° 55,4 N. Br. 5° 13,2 Ø. Lgd.

2474. Afmærkning forandret. Stederup. Tyskland. I Russeuloch, Forbindelsen mellem Stederup og Nordup, er udlagt en Lystønde, 11 a, der viser rødt Lys med To-Formørkelser hver 11 Sek., Lys 6,2 Sek., Mørke 1 Sek., Lys 2,5 Sek., Mørke 1 Sek. 54° 6' 31" N. Br. 8° 46' 42" Ø. Lgd. Spidsstønde II er flyttet 50 m NØ. i og Lystønde M I er flyttet NØ. i til 54° 7' 18" N. Br. 8° 43' 13" Ø. Lgd.

2475. Taagesignal. Fyrskibet »Minsener Sand«. Jade. Fra den 12te November 1910 vil »Minsener Sand« Fyrskib til Forsøg give Taagesignalet: Et-Knald hver 5 Min., foruden Taagesignalet med Klokke. 53° 49' 11" N. Br. 8° 4' 56" Ø. Lgd.

2476. Forsøgsløstønde tændt. Innensjæde. Jade. Lystønden, der til Forsøg er udlagt i Innensjæde, er atter tændt. Man maa dog ikke stole paa at den brænder. 53° 39' 30" N. Br. 8° 8' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2082. Kjøbenhavn 1910.)

2477. Afmærkning forandret. Stortemelk. Zeegat van Terschelling. Hol- land. I Stortemelk ligger Stumpønde Nr. I med afkortet Kugle nu paa 53° 20,2 N. Br. 5° 1,1 Ø. Lgd. og Stumpønde Nr. 2 med Kryds paa 53° 20,1 N. Br. 5° 1,2 Ø. Lgd. Om Dagen skal man holde langs Stumpøndekanten og om Natten skal man holde Ø.-Skel i Fyrtilien.

2521. Advarsel. Tønder udlagt, Japan. Da der til Brug for Marinens Skibe er udlagt adskillige Tønder i Mikawa Wan, Hiroshima Wan, Mutsu Kaiwan og Chinkai Bay, bør man vise Forsigtighed ved Besøgningen af disse Farvande.

2522. Tidevands-Lystønde flyttet, Hayatomo Seto, Shimonsueki Kaikyō. Tidevands-Lystønden i Hayatomo Seto ligger nu i 20 m Vand paa 33° 58' 8" N. Br. 130° 57' 39" Ø. Lgd.

2523. Fyr tændt, Nagoya Ko, Ise No Umi, Honshu S.-Kyst. Ved Nagoya er tændt et hvidt, fast Fyr; det vises fra en hvid Baake i Vandet ud for Tsukijij, og lyser Horisonten rundt. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. 35° 5' 4". N. Br. 136° 52' 21" Ø. Lgd. Det tjener som Forfyr i Ledefyrinien, der dannes af dette og det røde, faste Fyr Nagoya Nr. 4, der lyser fra S. 75° Ø, gennem S. og V. til N. 75° V. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 4 Sm. Rødt, firkantet Tæarn paa SV.-Pynnten af Tsukijij. 35° 5' 15" N. Br. 136° 52' 27" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2524. Karantænebestemmelser. Italien. — Neapel er erklæret kolerafri. Malta. — Palermo er erklæret for smittet af Kopper.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller

Bogs Nr.

N 2050

N 2717

N 1098

N 636

N N

R

N 104

N 362

R 262 a

† 262 a

N 49

2490. Lystønde flyttet, Beaujeu Bank, River St. Lawrence, Canada. Paa Grund af Uddybningsarbejder ved Beaujeu Bank er den sorte Lystønde Nr. 69 B flyttet c. 150 m NØ. i. Lystønden vil rimeligvis blive flyttet efterhaanden som Arbejdet skrider frem. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1410. Kjøbenhavn 1910.)

2491. Fyr tændt, Grand Entry Harbour, Magdalen Islands, Gulf of St. Lawrence. Ved Grand Entry Harbour er der, 238 m N. 38° Ø, fra det nuværende Fyr paa NV.-Spidsen af Sandet, der skyder sig ud fra V.-Enden af Coffin Island, tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 7 Sm. De to Fyr tjener som Ledefyr gennem Indløbet til Grand Entry Harbour. Det nuværende Fyr: 47° 33' 57" N. Br. 61° 33' 25" V. Lgd.

2492. Rednings-Station oprettet, Preston Beach, Miramichi Bay, New Brunswick Ø.-Kyst. En Rednings-Station med Baad er oprettet ved Preston Beach Forfyr. 47° 4' 47" N. Br. 64° 54' 58" V. Lgd.

2493. Fyrs Beliggenhed, Bliss Island, Bay of Fundy, New Brunswick. Bliss Island Fyr ligger paa SV.-Spidsen af Øen. 45° 1' 6" N. Br. 66° 51' 6" V. Lgd.

2494. Taagsignal forandret, Cherry Island, Passamaquoddy Bay, Bay of Fundy. Taagsignalet med Klokke paa Cherry Island gives nu med Et-Slag hver 6 Sek. 44° 55' 6" N. Br. 66° 58' 2" V. Lgd.

2495. Undervandstaagsignal forandret, Harbour Shoal, Louisbourg Harbour, Cape Breton Island S.-Kyst. Undervandsklokken Ø. for Harbour Shoal, ved Indløbet til Louisbourg Harbour giver nu Fire-Slag c. 5 Gange hver Minut. Louisbourg Harbour: 45° 55' N. Br. 59° 57' V. Lgd.

2496. Baake opført, Clark Ledge, St. Croix River, Maine, Forenede Stater i Nord-Amerika. Paa Ø.-Siden af Clark Ledge er opført en sort Baake med en liggende Toppe paa Toppen. 44° 54' 56" N. Br. 66° 59' 7" V. Lgd.

2497. Farve forandret, Stage Island Monument, Wood Island Harbor, Maine. Stage Island Monument er nu hvidt. 43° 27' 20" N. Br. 70° 21' 5" V. Lgd.

2498. Lystønde omflyttet, Broad Sound, Boston Bay, Massachusetts. Lystønden ved Vraget af den 5-mastede Skonnert »Davis Palmer« er omflyttet med en Spidslønde. 42° 22' 15" N. Br. 70° 55' 20" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 248. Kjøbenhavn 1910.)

2499. Vrag, Davis Bank, Nantucket Shoals, Massachusetts. Vraget af Skonnerten »Wm. B. Palmer« ligger paa 4 s m Grunden paa N.-Enden af Davis Bank, c. 15 Sm N. 83° Ø, fra Sankaty Head Fyr. 41° 19' N. Br. 69° 38' V. Lgd.

2500. Vrag borttaget, East River, New York. Vraget af Skonnerten »East River« er borttaget og Afmærkningen inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2387. Kjøbenhavn 1910.)

2501. Midlertidig Fyr tændt, Fyr ødelagt, Horeshoe Range West Group, Delaware River. Horeshoe Range West Group Forfyr er brændt. Et midlertidigt, hvidt, fast Fyr er tændt paa dets Plads. Flammens Højde: 9 m. 39° 52' 59" N. Br. 75° 12' 13" V. Lgd.

2502. Afmærkning forandret, Elizabeth River, Virginia. I Elizabeth River er følgende Tønder flyttet og udlagt, de ligger nu:

Channel Spiritønde Nr. 18, N. 7° V. fra Craney Island Fyr og S. 88¹/₂° Ø. fra Nausemond River Fyr. Craney Island Flats Spidslønde Nr. 22, N. 7¹/₂° V. fra Craney Island Fyr og S. 84¹/₂° Ø. fra Nausemond River Fyr. Tanners Point Spiritønde 7, S. 87¹/₂° V. fra Tanners Point og N. 8¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Channel Spiritønde 24, N. 3¹/₂° V. fra Craney Island Fyr og S. 80¹/₂° Ø. fra Nausemond River Fyr. Craney Island Flats South End Spiritønde 26, N. 13¹/₄° V. fra Lambert Point Pier Yderende og N. 72¹/₄° Ø. fra Craney Island Fyr. Lambert Point Shoal North West End Skumplønde 9, S. 33¹/₂° V. fra Tanners Point og S. 40¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Lambert Point Channel Lower Junction vandret stribede Spiritønde, S. 30¹/₂° V. fra Tanners Point og S. 11¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Lower Lambert Point Spiritønde 11, S. 59° Ø. fra Craney Island venstre Kant og S. 8¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Lambert Points Flats Spiritønde 9 A, S. 55¹/₂° Ø. fra Craney Island SV.-Pynt og S. 17¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Lambert Point Channel Upper Junction

vandret striløede Spiritønde, S. 50¹/₂° Ø. fra Craney Island SV-Pynt og S. 11¹/₄° Ø. fra Craney Island Fyr. Channel Spidsstønde 28, S. 3¹/₂° V. fra Craney Island Fyr og S. 46³/₄° Ø. fra Craney Island SV-Pynt. Western Branch Shoal Spidsstønde 30, S. 68³/₄° V. fra Lambert Point Upper Pier SV-Hjørne og S. 9¹/₄° Ø. fra Craney Island Fyr. Lambert Point Spiritønde 11 L. N. 34³/₄° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2 og S. 5¹/₂° Ø. fra Lambert Point Upper Pier. Obstructions Spidsstønde 32, N. 61¹/₂° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2 og S. 18¹/₂° Ø. fra Lambert Point Upper Pier SV-Hjørne. Lambert Creek Spiritønde 13, N. 40¹/₂° V. fra Hospital Point Wharf og N. 69¹/₂° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2. Fort Norfolk Flats Spiritønde 15, N. 36¹/₂° V. fra Hospital Point Wharf og N. 87³/₄° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2. Craney Island Fyr: 36° 53' 33" N. Br. 76° 20' 18" V. Lgd.

2503. Tønder udlagt. Tanners Creek. Elizabeth River. Virginia. I Tanners Creek er følgende Tønder udlagt i 1^o m Vand: Tanners Point Shoal Spiritønde 1, S. 12³/₄° V. fra Tanners Point og N. 76¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr. Tanners Creek Spiritønde 2, N. 59¹/₂° Ø. fra Craney Island Fyr og S. 53¹/₂° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr. Tanners Creek Spiritønde 4, N. 65¹/₄° V. fra Pynten paa S.-Siden af Tanners Creek og N. 63° Ø. fra Tanners Point. Tanners Creek Spiritønde 3, N. 52¹/₂° V. fra Pynten paa S.-Siden af Tanners Creek og N. 55¹/₂° Ø. fra Tanners Point. Craney Island Fyr: 36° 53' 33" N. Br. 76° 20' 18" V. Lgd.

2504. Fyr tændt. Tønde inddraget. Cotton Patch Bar. Indian Creek. Chesapeake Bay. Indian Creek Entrance røde Spiritønde Nr. 2 er inddraget og paa dens Plads er i 2^o m Vand opført en rød Fyrbaake, hvorfra der vises et rødt, fast Fyr, Cotton Patch Bar. Tøndens Plads: 37° 40' 18" N. Br. 76° 18' 21" V. Lgd.

2505. Tønde udlagt. Popes Creek. Potomac River. Chesapeake Bay. En rød Spiritønde, Stone Pile Tønde 24 SP, er udlagt i 3 m Vand for at afmærke en hindring ud for Verftet i Popes Creek. Popes Creek Indløb: 38° 12' N. Br. 76° 54' V. Lgd.

2506. Tønde ombyttet. Sharps Island Northeast Shoal. Choptank River. Chesapeake Bay. Sharps Island Northeast Shoal sorte Spiritønde 1/2 er ombyttet med en unnummeret rød og sort vandret striløet Spiritønde. Sharps Island: 38° 37' N. Br. 76° 22' V. Lgd.

2507. Lys- og Klokketønde udlagt. Sharps Island. Chesapeake Bay. SV. for S.-Linden af Sharps Island er i 12 m Vand udlagt en Lys- og Klokketønde, der vises hvidt Lys med En-Formarkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Oplysning om den nærliggende Plads følger. Sharps Island: 38° 37' N. Br. 76° 22' V. Lgd.

2508. Vrag borttaget. Sandy Point. Chesapeake Bay. Vraget af Skonnerten „J. Dallas Marvill“, ud for Sandy Point, er borttaget og Afmærkningen inddraget. Sandy Point: 39° 1' N. Br. 76° 23' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2200. Kjøbenhavns 1910).

2509. Fyr forandret. Poolers Island. Chesapeake Bay. I Poolers Island Fyr er indsat en rød Lysvinkel, der lyser fra S. 72° V., fri N. om Millers Island Shoal Tønde 1, gennem V. til N. 87° V., der gaar over Robins Point Shoal Tønde 3. 39° 17' 26" N. Br. 76° 16' 0" V. Lgd.

2510. Lys- og Fløjetønde udlagt. False Cape. North Carolina. Falske Cape røde Lys- og Fløjetønde Nr. 4 er udlagt c. 4¹/₂ Sm S. 84³/₄° Ø. fra Falske Cape Rednings-Station. Den viser hvidt Et-Blink hver 20 Sek., Blink 8 Sek. Mørke 12 Sek. 36° 35' 40" N. Br. 75° 46' 45" V. Lgd.

2511. Midlertidig Belysning. Bald Head Channel. Cape Fear River. North Carolina. Paa Grund af Uddyningsarbejder ved Cape Fear River Barre vil der midlertidig blive vist: Hvidt, fast Lys fra Cape Fear Entrance Klokketønde C. F., guler Bar Stumpstønde 1, Middle Bar Stumpstønde 3 og Middle Ground Stumpstønde 5. Rødt, fast Lys fra Inner Bar Spidsstønde 2, Inner Starboard Shoal Spidsstønde 4, Bald Head Shoal Spidsstønde 4¹/₂ og Pile of Stones Spidsstønde 6. Lysene er kun til Brug for Arbejdene. Bald Head: 33° 52' N. Br. 77° 59' V. Lgd.

2512. Fyr forandret. South Jetty. Winyah Bay. South Carolina. South Jetty Fyr med En-Formarkelser hver 10 Sek. er forandret til at vise hvidt Lys i

Stedet for rødt Lys. I øvrigt uforandret. 33° 11' 27" N. Br. 79° 8' 6" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 627. Kjøbenhavns 1910).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2513. Fyr midlertidig slukket. Santo Alberto Point. Rio Grande Do Norte, Brasilien. Santo Alberto Point hvide Blinkfyr er midlertidig slukket. 5° 2' S. Br. 36° 1' V. Lgd.

2514. Lystønde inddraget. Cumberland Shoal. Flores Island. Montevideo, Uruguay. Cumberland Shoal Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formarkelser, er inddraget. 34° 57' S. Br. 55° 56' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 326. Kjøbenhavns 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2515. Fyr forandret. Pozzoli. Italien V.-Kyst. Paa Grund af Forandring kan Fyret paa Molehovedet ved Pozzoli være slukket. Om kort Tid tændes det forandrede Fyr, der foreløbig til Forsøg vil have forskellig Karakter. Nærmere Oplysning følger, naar Fyret bændes regelmæssigt med sin ny Karakter. 40° 49' 16" N. Br. 14° 6' 42" Ø. Lgd.

2516. Fyr tændt. Sa. Sabba. Bai von Murgia. Golf von Triest. Østerriq-Ungarn. Et ubevogtet rødt, fast Fyr er tændt 1,4 m fra Hovedet af Bølgerydderen i Petroluushavnen Sa. Sabba. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 3 Sm. Ved stærk Kulning fra N. til Ø. kan Fyret ikke tændes. Man skal holde mindst 10 m uden om Bølgerydderens Hoved. 45° 36' N. Br. 13° 46' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2162. Kjøbenhavns 1910).

2517. Fyrs Beliggenhed. Capodistria. Golf von Triest. Det røde, faste Havnefyr ved Capodistria (Baadehavnen Porta Isola) ligger 820 m N. 77° Ø. fra Capodistria grønne Havnefyr. 45° 33' N. Br. 13° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392. Kjøbenhavns 1909).

2518. Fyrs Karakter. Gazza. Kanal von Lagosta. Fyret paa Den Gazza er nu et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. I øvrigt er Fyret uforandret. 42° 45' N. Br. 16° 29' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2519. Rev. Nias Ø.-Kyst. Sumatra V. Paa 9, m Revet NØ. for Og. Batoo er mindste Dybde 7,5 m. 0° 34' N. Br. 97° 52' Ø. Lgd. Et Rev med 5,4 m Vand er fundet paa 0° 42' S. N. Br. 98° 0' Ø. Lgd. Det til Dels tørre Rev NV. for P. Goenoeng Lemboe eksisterer ikke, derimod er der fundet følgende 4 næsten tørre Rev: 2,4 Sm N. 43° V., 2 Sm N. 46° V., 1,4 Sm N. 32° V. og 1 Sm N. 24° V. fra N.-Pynten af ovennævnte Ø. og et Korallrev med 7,5 m Vand er fundet 3,2 Sm N. 45° V., et lignende med 16 m Vand 3,4 Sm N. 41° V., og et næsten tørt Rev 4,2 Sm N. 58° V. fra samme Pynt, derimod eksisterer Revet Ø. for Og. Sandoeta paa 1° 4' S. N. Br. 97° 53' Ø. Lgd. ikke. P. Goenoeng Lemboe Gading N.-Pynt: 1° 2' S. N. Br. 97° 56' Ø. Lgd. Amalia Rev paa 1° 1' S. N. Br. 98° 12' Ø. Lgd. og Revet 3,1 Sm SØ. t. Ø. derfor eksisterer ikke.

2520. Tønder flyttet. Kunsan Po. Korea V.-Kyst. Ved Kunsan Po ligger Tønde Nr. 3 nu i 3,5 m Vand paa 36° 58' 28" N. Br. 126° 34' 51" Ø. Lgd. og Tønde Nr. 5 i 3,5 m Vand paa 36° 58' 43" N. Br. 126° 35' 37" Ø. Lgd. Man bør holde Tønderne overet og tage dem klos om Bagbord for Indgaende. Løbet bør kun benyttes i Nærheden af Højvande.

— Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, Thomsen, ank. Pillau 7./11. — Garonne, Kromann, afg. Reval 9./11. til Petersborg. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenau 8./11. for Libau. — Hengest, Munck, afg. herfra 8./11. til Riga. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8./11. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil 5./11. — I. C. Jacobsen, Petersen, ank. Dunkerque 9./11. — Jolante, Simonsen, ank. hertil 7./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./11. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./11. hertil. — Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 5./11. — Kursk, Gommesen, pass. Brunsbüttel 7./11. for Bordeaux. — Leopold II, Jacobsen, ank. Libau 7./11. — Loire, Craignou, afg. Riga 7./11. til Bordeaux. — Louise, Nellemann, afg. Dartmouth 7./11. hertil. — Louisiana, Ørsted, afg. Kristiania 25./10. til New York. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Smyrna 6./11. — Morsøe, Sørensen, ank. hertil 6./11. — Moskov, Jonsen, ank. Riga 7./11. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 3./11. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Antwerpen 8./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 31./10. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 8./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, pass. Fair Isle 6./11. for New York. — Pennsylvanien, Lissner, afg. Kristiania 5./11. til Boston. — Perm, Christensen, ank. Libau 2./11. — Pregel, Iversen, afg. Dunkerque 8./11. — Saga, Wiberg, ank. hertil 9./11. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 31./10. — Texas, Mühlhoff, afg. Buenos Aires 18./10. til Madeira. — Thyra, Jørgensen, afg. herfra 9./11. til Vestnorge. — Tiber, Bech, er ank. til Dunkerque. — Tyr, Thanning, afg. herfra 8./11. til Bergen. — United States, Gøtsche, ank. New York 1./11. — Viking, Meyer, afg. Trondhjem 9./11. Syd paa. — Hans Gude, ank. hertil 8./11. — Karin, afg. Swansea 9./11. hertil. — Vadsø, ank. Stettin 3./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Ghent 8./11. til Grangemouth. — Johan Siem, Nielsen, ank. Petersborg 28./10. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. København 8./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. København 5./11. til Kronstadt. — Russ, Petersen, ank. Bary 4./11. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 7./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 4./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Sfax 7./11. til Nantes. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Civita Vecchia 18./10. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Sfax 3./11. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 28./10. — Newa, Dahl, afg. Rotterdam 8./11. til Barry.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Cartagena 6./11. — Nautik, N. Nielsen, ank. Kristinestad 6./11. — Nordsoen, Gram, ank. Aarhus 9./11. — Ellen, Hansen, afg. Preston 9./11. til Bristol. — Fylla, Christensen, pass. Karlskrona 9./10. for Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. l'Œuessant 5./11. for Gandia. — Hebe, Gregersen, ank. Sörnäs 9./11. — Inger, Schiff, pass. Emden 3./11. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, pass. Dover 8./11. for Malaga. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Valencia 7./11. — Laura, Pedersen, afg. Helsingfors 9./11. til Valencia. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 8./11. — Napoli, Brinch, ank. Hamburg 7./11. — Bodil, Schou, afg. Gefle 5./11. til Huelva. — Dagmar, Mathiasen, ank. Rouen 3./11. — Nerma, Mikkelsen, ank. Danzig 9./11. — Alfa, Lauritsen, afg. Antwerpen 8./11. til Hull. — Marie, Jessen, afg. Abo 6./11. til Valencia. — Nora, Larsen, pass. Beachy Head 8./11. for København.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 9./11. — Helene, Sørensen, afg. Blyth 31./10. — Sjælland, Dam, ank. Kolding 9./11. — Agnete, Hansen, ank. Reval 8./11. — Hermia, Sonnichen, afg. Libau 4./11. — Alice, Schultz, afg. Odense 7./11.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Caen 6./11. — Martha, Christensen, afg. Seaham 4./11. — Elna, Rathje, afg. Almeria 2./11. — Therese, Pedersen, ank. Blyth 7./11. — Simone, Møller, ank. Swansea 7./11. — Jeanne, Terkildsen, afg. Rouen 8./11. — Vera, Riso, afg. Swansea 4./11. — Dais, Lageson, ank. Norrköping 6./11. — Anine, Leth, afg. Bona 1./11. — Kamma, Løffler, ank. Nizza 6./11.

Frø. Austa, Bagger, afg. Methil 9./11. — Freja, Nielsen, afg. Stockholm 9./11. — Vera, Thing, afg. Marseille 2./11.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Lübeck 7./11. — E. M. Dalgas, Møller, pass. København 6./11. nordg. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kronstadt 7./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Greenock 5./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, afg. Libau 6./11. — G. Kock, Jørgensen, pass. Skagen 8./11. vestg. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Skellefteå 8./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Tynen 8./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Ghent 9./11. — N. G. Petersen, Bloch, pass. Skagen 10./11. sydg. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Petersborg 30./10. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Petersborg 4./11. — Ajax, Brorsen, ank. Wismar 9./11.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Lübeck 6./11.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Berg, ank. København 4./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Sahang 4./11. til Suez. — Siam, Knudsen, afg. Antwerpen 23./10. til Port Said. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Brest 8./11. til London. — Pa-

gan, Gabe, afg. Antwerpen 4./11. til Genua. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 8./11. til Penang. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Bangkok 7./11. — Cathay, Kruse, afg. Galle 2./11. til Pondicherry.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeiman, afg. St. Thomas 5./11. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5./11. til Demerara. — St. Croix, Kall, afg. Nørresundby 8./11. til Rotterdam.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Livorno 31./10. — Patria, Larsen, ank. Dunkerque 9./11. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 5./11. — Astoria, Neergaard, ank. Filadelfia 3./11.

Inga. Flandria, Hansen, afg. Methil 6./11. — Granaria, Poulsen, ank. København 2./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Antwerpen 30./10. — Estonia, Winckler, ank. Wearmouth 5./11.

Dan. Fionia, Hansen, ank. Blyth 4./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Petersborg 4./11. — Secalia, Jensen, afg. Oran 8./11. — Frumentia, Andersen, afg. Algier 6./11. — Boscia, Skovgaard, afg. Brixham 4./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, ank. Filadelfia 29./10.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Rouen 30./10. — London, Bom, afg. Methil 4./11. til Kiel. — Paris, Tholander, afg. Ghent 8./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. London 8./11. til Methil.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Tyne Dock, 7./11. til Aalborg. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 9./11. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 7./11.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, pass. København 6./11. for Dunkerque. — Rimfaxe, Westergaard, pass. København 7./11. for Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, afg. Kiel 7./11. til Libau. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Korsør 4./11. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Petersborg 5./11.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Mærdor, Svarrer, ank. Laguna de Terminos 28./10.

Svendborg. Ignatz Breum, Lund, ank. Landerneau 2./11. — Niels, Nielsen, ank. Horsens 4./11. — Gefion, Jørgensen, ank. Southampton 3./11. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Methil 4./11. — Immanuel, Jensen, ank. Tønsberg 3./11. — Ellen, Andersen, ank. Kjøbenhavns Red 4./11. — Vesta, Poulsen, ank. Kristiania 4./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Frederikssund 5./11. — Neptunus, Nielsen, ank. Königsberg 8./11. — Galathea, Jensen, ank. Borgå 8./11. — Rota, Rasmussen, ank. Knippelvigbro 8./11. — I. Lotz, Hansen, ank. Teignmouth 7./11. — Guldborg, Rueløkke, ank. Seaham 7./11. — Delos, Andersen, ank. Kjøbenhavn 5./11. — Zenitha, Jensen, ank. Boston 6./11. — Pallesen, Jensen, ank. Cherbourg 6./11. — Valdemar, Andreasen, ank. Oscarshamn 5./11. — Jørgen Larsen, Jørgensen, ank. Burntisland 6./11. — Maagen, Jensen, ank. Rønne 7./11. — H. C. Jensen, Larsen, ank. Dartmouth 9./11. — Fyn, Mouritzen, ank. Kotka 7./11. — Hans Emil, Carlsen, ank. Drammen 8./11. — Elise, Andreasen, ank. Wemyss 8./11. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Danzig 9./11. — Emilie, Rasmussen, ank. Kjøbenhavns Red 7./11. — Ragnhild, Andersen, ank. Dundee 9./11. — Marie, Andersen, ank. Stettin 9./11.

Ærø. Norden, Rasmussen, ank. Kragerø 6./11. — Arietis, Andersen, ank. Pillau 6./11. — Mars, Stegmann, ank. Karlshamn 7./11. — Malfridur, Hansen, ank. Warnemünde 7./11. — Apollo, Albertsen, ank. Swinemünde 7./11. — Ludvig Bramsen, Groth, ank. Sunderland 7./11. — Diana, Hansen, er afg. Göteborg. — Emilie, Hansen, ank. Aarhus 7./11. — Zakæus, Nielsen, ank. Warnemünde 5./11. — Castor, Albertsen, ank. Swinemünde 5./11. — Johanne, Hansen, ank. Alcoa 5./11. — Marie, Østermann, ank. Augustenborg 5./11. — Peter, Ohlsen, ank. Stockholm 5./11. — Viking, Poulsen, ank. Halmstad 6./11. — Emilie, Friis, ank. Malmø 7./11. — Johanne, Stegmann, ank. Hundested 7./11. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. Horten 7./11. — Caroline Koch er den 26./10. prajet paa 42° N. Br. og 47° V. Lgd. — Smart, Christensen, ank. Riga 6./11. — Vigilant, Jacobsen, er afg. til Patras. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Kjøbenhavn 7./11. p. R. t. Aberdeen. — H. C. Grube, Svane, afg. Falmouth 8./11. til Hamburg. — Rigmor, Petersen, ank. Aalborg 8./11. — Mette, Andersen, ank. West Wemyss 7./11. — A. H. Friis, Rasmussen, ank. Udbyhøj 8./11. — Alf, Folmer, er afg. Karlskrona til Fowey. — Hansigne, Boye, er afg. Wemyss til Heiligenhafen.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 11. November 1910. — Nyt Lovforslag. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfærende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østerseen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Consolence, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. Albert B. Cohn. Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragt dampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr. Adr.: „Schierbeck“

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klassees Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klassees Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon (8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Hægs Patent Bundfarver samt og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdøles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde	30 Øre
Anden Side	— 25 —
De øvrige Sider	— 20 —
Moderation for 5 Gange	10 %
10 Gange	20 %
26 Gange	30 %
52 Gange	40 %
104 Gange	50 %

Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 15. November 1910.

Efter flere Aars ivrig Diskussion i Fagpressen og efter en indgaaende Undersøgelse af Spørgsmaalet indenfor Foreningen til Søfartens Fremme og Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart lykkedes det i sin Tid disse Organisationer at bevæge Marineministeriet til at nedsætte Kommissionen af 11. Januar 1904 til Revision af Bestemmelserne for Navigatør- og Maskinistuddannelsen.

Siden da er meget Vand løbet i Stranden, og navnlig er Centraladministrationen af de herhen hørende Sager bleven en helt anden. Den 3. Marts 1906 afgav Kommissionen samlet Indstilling angaaende Maskinistuddannelsen, og den 8. Marts 1907 lykkedes det den endelig, efter mange Genvordigheder, at afgive en tvedelt Indstilling om Navigatøruddannelsen. Inden den Tid, nemlig fra 1. Oktober 1905, var imidlertid de Navigationsundersøgningen vedrørende Sager bleven henlagt fra Marineministeriet til Indenrigsministeriet, og efter den Tid — ved Udgangen af 1908 — er saavel Navigationsvæsnet som Maskinistvæsnet overført til Ministeriet for Handel og Søfart, der saaledes har forenet del, som rettelig hører sammen.

Først nu er man altsaa saa vidt, at et af Arbejderne fra den saa ofte omtalte Kommission af 11. Januar 1904 er naaet frem paa Rigsdagens Bord. Identisk med Kommissionsforslaget er det i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* gengivne Lovforslag om Eksaminer for Skibsmaskinister vel ikke, men Grundlaget er i alt væsentligt bibeholdt, og om en Del af Ændringerne, t. Eks. Indførelsen af Tillægsprøven for elektriske Installatører og Haandværksprøven, siges det udtrykkeligt i Motiverne til Forslaget, at de er bleven til efter Andragender fra Maskinmesterforeningen. Desuden er Forslaget særdeles varmt anbefalet af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart, der har anset det for at være af den største Betydning og Gavn for den danske Skibsfart, om Loven maatte blive gennemført hurtigst muligt.

Til denne sidste Betragtning tror vi, at alle interesserede Kredse indenfor Skibsfarten ubetinget vil kunne slutte sig. Det er i høj Grad paa Tide, at Spørgsmaalet finder sin Løsning, og at det sidste Baand mellem Maskinisteksaminerne og Orlogsmarinen dermed overskæres — i alle Parters velforstaede Interesse.

Ildjærnsfluen i Kristiania Fjord. Om denne farlige Klippegrund, som ligger midt i Kurslinierne i Fjorden med kun 12 Fod Vand over sig, og som gentagne Gange har forvoldt kostbare Ulykker (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 22 d. A.), skriver »Norges Sjøfartstidende« bl. a.:

»Det maa indrømmes, at der i de sidste Aar er gjort ikke saa ganske lidt fra Administrationens Side for at lette Sejladsen gennem Kristiania Fjord, men et i den bogstaveligste Forstand meget mørkt Punkt er dog endnu Ildjærnsfluen ved Næsodden. Afmærkningen af denne er højst utilfredsstillende. »Fluen« er yderst farlig for større Skibe og Afmærkningen nærmest lig Nul. Den bestaar af en sort Stage, som i noget stærkere Strøm lægger sig fladt paa Vandet, saa at den ikke kan ses. En Skibsfører sagde fornylig om denne Stage, at den kunde kun ses — naar der sad en hvid Maage paa den.

Med den stadig voksende Trafik af store Skibe stiger ogsaa Kravet om at blive »Fluen« kvit eller faa den ordentlig afmærket. Den er for Øjeblikket den værste An-

slødssten i den indre Del af Fjorden, og man maa derfor være Kristiania Sømandsforening taknemlig, fordi den har gjort et ihærdigt Arbejde for at faa rettet paa de nuværende mislige Forhold.«

Den nævnte Forening drøftede i Foraaret Spørgsmaalet og henvendte sig derefter til Forsvarsdepartementet. Dette har i den Anledning indhentet en Erklæring fra Fyrdirektøren, der gør gældende, at det der nærmest tiltrænges paa Ildjærnsfluen er et fast Taagesignal, men da et saadant vil koste 24,700 Kr., tør Fyrdirektøren for Tiden ikke anbefale at anvende et saa betydeligt Beløb paa dette Anlæg.

Arbejdsdepartementet, med hvilket Forsvarsdepartementet ogsaa har forhandlet om Sagen, har indhentet en Erklæring fra Havnedirektøren, som ikke finder for Tiden at kunne anbefale en Bortsprængning af »Fluen«, naar man ikke kan gøre Regning paa et større Bidrag dertil fra Kristiania Havnekasse.

Forsvarsdepartementet vil imidlertid fremdeles have sin Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet om en Foranstaltning fra Fyrvæsnets Side til Advarsel for den farlige Grund og ved given Lejlighed optage Forslag derom paa Fyrvæsnets Budget.

Redningsmidler i Skibe. Den britiske Regering har anerkendt de nationale Bestemmelser om Redningsmidler om Bord i Skibe i de følgende Lande, som ligesaa effektive, som de tilsvarende engelske Regler, nemlig: Frankrig, Tyskland, Holland, Norge, Sverige og Danmark.

Med flere andre søfarende Nationer føres der endnu Forhandling om saadan Anerkendelse.

Udenrigsministeriet meddeler:

Afspærring af Trollhättakanalen. Det kgl. Konsulat i Gøteborg har hertil indberettet, at Trollhättakanalen afspærres for Vinteren den 21. n. M., for saa vidt Naturhindringer ikke foraarsager tidligere Standsning af Trafiken.

Havneafgifter i Rusland. Udenrigsministeriet har den 11. ds. tilskrevet Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart saaledes:

»I Henhold til en Indberetning fra den kgl. Gesandt i St. Petersborg meddeler Udenrigsministeriet, at det russiske Finansministerium i Tilslutning til de under 31./18. December f. A. udstedte Regler for Oppebørsel af Havneafgifter nylig har bekendtgjort, at Havnene ved Hvidehavet, det Kariske Hav og Ishavet med Hensyn til Opkrævning af Havneafgift skal anses som beliggende ved samme Hav, saaledes at Skibe ved at gaa direkte fra en til en eller flere andre Havne ved de nævnte Have er fritaget for Betaling af Havneafgiften (den saakaldte Skibsafgift), naar de har erlagt denne i den første Havn.«

Passeret Vrag. Helsingør, 12. November. (Ritz. Bur.) Dampskibet »Hamlet« af Kjøbenhavn, paa Rejse fra Reval til London, er i Dag indkommen her i Havnen. Kaptajnen meddeler, at han Fredag Formiddag den 11. ds. i Østersøen, Sydøst for Uttklipperne, passerede Vraget af en Brig, flydende paa Lasten og med Sejlene hængende i Laser. »Hamlet« holdt ned mod Vraget, men det var umuligt at tage det paa Slæb. Der var ingen Mandskab om Bord, og Lanterneerne hang i Rigningen og brændte.

Arrest i Skib. Frederikshavn, 12. November. (Ritz. Bur.) Rederiet for Fiskekutteren »Margrethe Marie« af Frederikshavn, der den 6. ds. blev oversejlet Nord for Sejro af den svenske Skonnert »Valkyrien« af Höganäs, har i Dag ved Byfogden i Randers ladet foretage Arrest i »Valkyrien« for den ved Oversejlingen forarsagede Skade, der for Kutterens Vedkommende andrager 11,000 Kr. og for Redskaberne 1,500 Kr.

Isforholdene i de arktiske Have. Davis Strædet: Paa Sejlruten fra Kap Farvel til Julianehaab mødtes i Oktober ingen Storis, men mange Isfjelde. Nordatlantterhavet: Udenfor Belle-Isle Strædet ses stadig Isfjelde. Newfoundland's Bankerne synes at være isfri.

Mæglerfirmaet Hans Smith, Kronstadt, telegraferer i Dag til os: 10 Kuldegrader. Megen Drivis. Skibsfarten endnu uhindret.

Dødsfald. Kaptajn H. P. F. Thomsen, Fører af D. F. D. S. Dampet »Frederik«, er Fredag den 11. ds. afgaaet ved Døden i Königsberg.

Skibstrafiken paa Jordens vigtigste Havne.

I Løbet af faa Aartier er Samfærdselsmidlerne bleven saa fuldkomne i teknisk Henseende, at Rum og Tid næsten har tabt sin Betydning. Kæmpemæssige Dampere gennempløjer i faa Dage det Atlantiske Hav for at bringe Passagerer og Varer fra Evropa til Nordamerika og derfra tilbage til Evropa igen, den elektriske Gnist farer omkring hele Jordkloden, og der gives næppe et Sted paa den beboede Del af Jorden, hvor ikke Breve og Varer kan naa den Rejsende i Løbet af højst nogle Uger. Den stærke Befolkningsvækst i mange Kulturlande har bragt Udvandringen til at stige, Trangen til Tilførsler fra Udlandet er vokset mere og mere, og Industriens Vækst har hurtigt ansporet Trangen til Afsætningssteder udenfor egne Grænser. Det er denne Udvikling, der har opmuntret til stedse mere og mere at fuldkommengøre Samfærdselsmidlerne, til at drage Jernbanenettet tættere og tættere og til at anspore Skibbyggeri- og Rederibedrifter til det ene ny Foretagende efter det andet. I mange Lande har Skibsfarten en større Betydning i Samkvæmmet med Udlandet end Jernbanerne, mange Havnestæder, hvis Jernbanefrekvens er ubetydelig, spiller en stor Rolle i Verdensskibsfarten. Den nyeste statistiske Aarbog for det tyske Rige giver et temmelig godt Billede af de enkelte Landes Deltagelse i Verdenshandelen og tillige af Udviklingen siden Begyndelsen af indeværende Aarhundrede.

Naar man gennemgaar den Del af Statistiken for disse Aar, der omfatter Udenrigshandelen, saa fremgaar deraf, at i Regnskabsaaret 1907—1908 har New York paa Skibstrafikens Omraade staaet i Spidsen med et Indgaaende af c. 12,2 Millioner Netto Reg.-Tons og et Udgaaende af c. 11,9 Millioner Netto Reg.-Tons Skibsrum. I ringe Afstand derefter kommer Antwerpen, i Følge den belgiske Statistik for 1908 med et Indgaaende af c. 11,0 Millioner Reg.-Tons og et Udgaaende af c. 11,1 Millioner Reg.-Tons. I London er der ganske vist indgaaet Skibe med c. 11,2 Millioner Reg.-Tons, men kun udgaaet c. 8,5 Millioner Reg.-Tons saaledes at Hamburg fremdeles rangerer foran Lon-

don, med henholdsvis 10,9 og c. 10,8 Millioner Reg.-Tons, selv om den kommer bag efter Antwerpen. I samme Række staar Hongkong, der for 1907 er antegnet med henholdsvis c. 10,2 og c. 10,1 Millioner Reg.-Tons i Statistiken. Rækken af de Havnestæder, hvis Trafik som Verdenshandelshavne overgaar alle andre Havne, er dermed afsluttet. Som de næste i Rækken af disse Trafikcentre kommer af evropæiske Havne Cardiff (c. 6,0 Millioner Reg.-Tons Indgaaende og c. 8,9 Millioner Reg.-Tons Udgaaende), Liverpool (henholdsvis c. 8,0 og c. 6,9), Rotterdam (c. 8,6 og c. 8,0), Marseille (c. 7,6 og c. 7,6), Lisabon (c. 6,2 og c. 6,2 Millioner Reg.-Tons i Aaret 1907, uden at det dog kan ses om Angivelserne her omhandler Netto- eller Brutto-Tonnage), og af asiatiske Havne Colombo (c. 6,2 og c. 6,2 Millioner Reg.-Tons i Aaret 1907), samt Singapore (c. 6,6 og c. 6,6 Millioner Reg.-Tons i Aaret 1907).

Af tyske Havne kan ingen tilnærmelsesvis maale sig med Hamburg. For Bremerhaven anfører Statistiken en indgaaende Trafik af c. 1,5 og en udgaaende af c. 1,6 Millioner Reg.-Tons, i Stettin er der fra Udlandet kun ankommet c. 1,4 Millioner Reg.-Tons og udgaaet c. 1,3 Millioner Reg.-Tons. Bremen naar den fjerde Plads i Rækken med c. 1,2 og c. 1,1 Millioner Reg.-Tons. Bremerhaven overgaar dog fremdeles de tre russiske Hovedhavne St. Petersburg, Odessa og Riga, hvortil der i 1907 er indgaaet c. 1,5, 1,4 og 1,3 Millioner Reg.-Tons og udgaaet c. 1,5, 1,4 og 1,3 Millioner Reg.-Tons.

Af svenske Havne staar i 1907 Malmø med c. 2,0 og 1,8, og Gøteborg med c. 1,6 og 1,7 Millioner Reg.-Tons i Spidsen, medens de tilsvarende Tal for Kjøbenhavn i 1908 er c. 3,1 og 3,2 Millioner Reg.-Tons.

Talrige er naturligvis de engelske Havne, som har en livlig Udenlandstrafik; mellem dem kan nævnes Newcastle (c. 5,6 og c. 6,9), Southampton (c. 4,0 og c. 3,9) og Hull (c. 3,2 og 2,8 Millioner Reg.-Tons).

Af evropæiske Havne maa endvidere nævnes: I Frankrig, Cherbourg (c. 4,0 og c. 4,0) og Havre (c. 4,0 og c. 4,1), i Spanien Bilbao (c. 2,2 og c. 2,2) og Barcelona (c. 2,1 og c. 1,5), paa Madeira Funchal (c. 5,4 og c. 5,4), i Italien Genua (c. 4,5 og 3,8) og Neapel (c. 3,3 og c. 3,4), i Østerrig-Ungarn Triest (c. 2,6 og c. 2,5), i Grækenland Piræus i 1907 (c. 2,8 og c. 2,6), endvidere Gibraltar (c. 4,6 og c. 4,6) og Malta i 1907—1908 (c. 3,8 og c. 3,8 Millioner Reg.-Tons).

Af oversøiske Havne, for hvilke Netto Tonnagen kendes, maa endnu nævnes: Buenos Aires (i Aaret 1907 c. 5,4 og c. 4,6), Rio de Janeiro (c. 4,2 og c. 4,2), Kobe (c. 5,3 og c. 5,2), Melbourne (c. 4,6 og c. 4,6), Moji (c. 4,4 og c. 4,4) og Sydney (c. 4,4 og c. 3,6 Millioner Reg.-Tons). Hvis man sammenligner Skibstrafiken i sidste Beretningsaar i de Havne, der kan komme i Betragtning som Konkurrenter til tyske Havne, saa fremtræder i Særdeleshed det Opsving, som Antwerpens Skibstrafik har taget. I samme Tid i hvilken dens indgaaende Tonnage er steget fra c. 6,7 til c. 11,0 Millioner Reg.-Tons, er denne kun steget fra c. 7,3 til c. 10,9 i Hamburg, i London fra c. 9,6 til c. 11,2, i Liverpool fra c. 6,0 til c. 8,0, i Rotterdam fra c. 6,0 til c. 8,6 Millioner Reg.-Tons. Selv om der fra Stettin kun har været en Tilvækst af fra c. 1,3 til c. 1,4 Millioner Reg.-Tons, saa har Udenlandstrafiken i de tyske Havne dog udviklet sig bedre end i de fleste engelske Havne, selv Kjøbenhavn er med en Stigning af fra c. 2,8 til 3,1 Millioner Reg.-Tons blevet tilbage, og for St. Petersburg er der endogsaa en Tilbagegang af fra c. 1,5 til 1,4 Millioner Reg.-Tons at notere.

(Hamb. Corr.)

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Reparation af Hørballer i Dunkerque.

Et Konnossement for en Ladning Hør i Baller etc. fra Reval til Dunkerque indeholdt følgende ganske almindelige Klausul:

»Ship not answerable for Breakage, Rust, Leakage, Torn Wrappers, Broken Cords and Hoops, Damage caused by heavy weather, inherent deterioration or defective package«.

Ved Fragtopgørelsen var der fratrukket en Post paa 60 Frcs. for Reparation af sønderrevne Baller. Rederiet mente og efter Foreningens Mening med Rette, at det ikke kunde være forpligtet til at reparere Ballerne i Kraft af den citerede Klausul, hvorefter Skibet jo intet Ansvar skal have for sønderreven Emballage, itubrækkede Baand etc. Ved Undersøgelse af Sagen blev det konstateret, at det ved en Tribunaldom i en ganske lignende Sag var afgjort, at for at Rederiet skal blive fri for denne Forpligtelse, maa det først ved en Besigtelse, som maa afholdes for Rederiets Regning, være konstateret, at Stuvningen har været i Orden. Nu koster en saadan Besigtelse adskilligt mere, end det koster at reparere Ballerne, og af den Grund ordnes det saaledes, at Skibet uden videre reparerer Ballerne og undlader at afholde nogen Besigtelse. De Beløb, som disse Reparationer drejer sig om, er jo som Regel saa smaa, at det ikke lader sig gøre at faa Spørgsmaalet ind for Appelretten. Den almindelige Opfattelse, i alt Fald udenfor England, er jo den, at naar Rederiet har forbeholdt sig Ansvarsfrihed for en vis Skade, saa er det Modtagernes Sag at bevise, at Skaden er opstaaet ved Aarsager, for hvilke Rederiet maa have Ansvaret, hvis Modtagerne vil have dette Ansvar overført paa Rederiet. Tribunalen i Dunkerque deler altsaa ikke denne Anskuelse, og det anbefales derfor Rederne at indføre i Konnossementet en Klausul som følger:

»Expenses for weighing the cargo, and for repairing broken bales, bundles, etc. of flax, hemp and/or tow are for account of the goods any custom of the port notwithstanding«.

Foreningen har set denne Klausul i et Konnossement fra Riga, og det siges, at den er tilstrækkelig til, at Rederiet slipper fri for at betale Udgifter til Reparation af Ballerne.

Trimmingcharges i Grimsby.

Foreningen har tidligere udtalt, at den er af den Anskuelse, at Rederne ikke er forpligtet til at betale mere for Trimming i Grimsby, end Trimmingen virkelig koster. I Følge Certepartiet skal Trimmingen udføres af Rederiet selv, og naar Afskiberne besørger Trimmingen, uden at der er kommen nogen speciel Kontrakt i Stand mellem dem og Skibet med Hensyn til Betalingen derfor, optræder Afskiberne forsaavidt som Rederiets Agenter og vil derfor kunne debitere Rederiet med deres virkelige Udlæg for Trimmingen. Bestyrelsen har forlængst besluttet, at en saadan Sag skulde optages til Prøvelse ved Domstolene, men den har hidtil forgæves forsøgt at finde en passende Sag. Foreningens Advokater i London, som har behandlet dette Spørgsmaal for den, fraraader den at optage nogen Sag, hvor Forholdet er det, at Regningen for Trimmingcharges er betalt, selv om det er sket under Protest. Naar Foreningen imidlertid ikke bør optage en saadan Sag, saa er den heller ikke selv Herre over, naar det vil lykkes at faa Spørgsmaalet afgjort ved Domstolene, thi det afhænger da af Afskiberne, om de vil anlægge Sag imod Rederiet for Eks. ved at arrestere Skibet, naar det kommer til britisk Havn i Tilfælde af, at deres Regning ikke betales. Foreningen troede, den skulde have faaet optaget en saadan Sag nu i et Tilfælde, hvor Afskiberne truede med at tage retslige Skridt, men hidtil har de for-

holdt sig passive, og det er vel tvivlsomt, om de ønsker at fremtvinge en retslig Afgørelse. Foreningen fremkommer med disse Oplysninger paa Grund af de mangfoldige Henvendelser, der stadig sker til den fra Rederne angaaende dette Spørgsmaal, og kan kun sige, at det, naar passende Lejlighed gives, vil blive søgt afgjort ved Domstolene.

Reversible Dage.

For nogen Tid siden sendte Foreningen et Cirkulære til adskillige Mæglerfirmaer i Evropa med Anmodning om at udtale sig om, hvorledes man praktiserer Klausulen om, at Last- og Lossedage skal være reversible, eller, hvad der formodentlig kommer ud paa det samme: »the time for loading or discharging to be averaged«.

Der er f. Eks. bestemt seks Lastedage og fem Lossedage, som skal være »reversible«, og de seks Dage udløber om Lørdagen, medens Lastningen først er fuldført Mandag Aften. Foreningens Paastand er da den, at ved den citerede Klausul opnaar Rederne, at de to Overliggedage, som er paaløbet, kan indspares ved, at Købmanden i Stedet for fem Lossedage kun benytter tre. Hvis Meningen skal være, at Købmanden i et saadant Tilfælde har brugt syv Lastedage, saa der bliver fire Dage igen til Losning, saa vil i Virkeligheden Klausulen i sine praktiske Konsekvenser betyde nøjagtig det samme som en Bestemmelse om, at der skal være elleve Dage tilsammen for Lastning og Losning. Imidlertid viser de Svar, Foreningen har faaet fra Mæglere, at man som Regel anvender Klausulen saaledes, at Købmanden uden videre kan tage af Lossedagene og lægge til Lastedagene eller omvendt, ganske som det passer ham. Foreningen anser, som sagt, ikke denne Fortolkning for at være rigtig; den følger den gamle og overalt anerkendte Grundsætning, at enhver Bestemmelse i en Kontrakt maa have sin særlige Betydning. Naar der derfor er fastsat seks Dage for Lastning og fem Dage for Losning, maa det nødvendigvis have en Betydning, og det kan da ikke være andet end den, at Købmanden har seks Dage til Lastning, og at Overliggedage paaløber, naar de seks Dage er udløbet, men at han da i Stedet for at betale Liggedagspenge kan beregne de paaløbne Overliggedage som anvendte Lossedage, saaledes at disses Tal begrænses. Der er flere Mæglere, som er enige med Foreningen i denne Fortolkning af Klausulen. Ønskeligt vilde det være, om det blev tydeliggjort, hvad der er Mening; hvis nogen af Foreningens Medlemmer i Praxis skulde have sat en Fortolkning igennem, som stemmer med Foreningens Opfattelse, vilde det interessere den meget at høre derom.

Konnossementer for Kulladninger til Kronstadt.

Fra Hr. Hans Smith i Kronstadt har Foreningen modtaget følgende:

Jeg vil ikke undlade at gøre Foreningen opmærksom paa Nødvendigheden af, at Konnossementer over Kulladninger, der bringes hertil, forsynes med Klausulen:

»Weight, quality and condition unknown« eller lignende, mod, som nu sædvanligt, alene »weight unknown«. Aarsagen hertil er, at et til mit Firma adresseret Dampskib ikke har faaet sin Fragt betalt, men vil være tvungen til at gaa Rettens Vej mod Ladningens Modtagere, der paastaar, at en større Del af samme var vaad, hvad der skal have forårsaget dem et Tab af over £ 250.

Partiet bestod af Nøddekul, der saavidt mig bekendt plejer at vaskes, inden de afskibes og saaledes nok kunne have været fugtige, hvad der vel ogsaa som oftest maa forekomme derved, at der lastes i Regnvej.

Modtagerne fabler i dette Tilfælde om, at der er indtaget havareret Last, hvilket naturligvis er ligesaa urimeligt, som at de har tabt £ 250. Men der maa Proses til, og disse tager her meget lang Tid. Ladningen lod

jeg naturligvis arrestere, og Fragten er deponeret: men det er jo ingen Spøg for et Rederi at lade £ 500—600 slaa hen i aarevis, om end Udfaldet af Processen paa Forhaand maa synes at være givet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet gennemgaaende yderst mat, idet Sejlads paa Sydbotten og østre Finskebugt helt maa betragtes som sluttet for dette Aar, og de øvrige Lande kun har ganske faa Fragter. Tyskland er helt mat; Danmark har haft og har enkelte Kornlaster, men Raterne er lave, Vestsverig og Østnorge er ligeledes uden væsentlig Liv, saa at det er vanskeligt at anbringe den fremkomne Tonnage for noget lønnende.

Returfragter Vest fra kan lige dække Behovet, Kulaster er noget færre, men der er adskillige Claylaster fra Kanalhavne, som støtter Markedet, saa at Raterne er uforandrede.

For de mindre Skibe har Nordtyskland atter været noget fastere i sidste Uge, Königsberg byder saaledes nu 6 Mk., hvorimod Danzig er meget tilbageholden; baade Stolpmünde og Colberg er ret livlige og slutter til 5½ Mk. for Rug; Stettin er flov, og ikke saa faa Skibe gaar ledig derfra til de omkringliggende Kornpladser som Demmin og Jarmen. Disse sluttede bl. a. 8 Mk. for Rug til Skive; Stralsund slutter for Rug 4 à 4¼ Mk., Greifswald 4½ Mk.; Barth noterer 5 Mk.; Rostock har ikke kunnet gennemføre 4 Mk., men noterer nu atter kun 3½ Mk., men vistnok uden at finde Reflektanter til at gaar i Ballast dertil. Lübeck ligger ligeledes ret fast saavel som flere af de slesvigske Pladser, og Hamburg hævder stadig sin gode Stilling. Sverig har vedblivende en Del Stenladninger fremme baade fra Syd- og Vestsverig. Danmark udbyder fra Provinserne nogle Hvedelaster og sluttede Rødvig/Svendborg 12 Øre, Masnedsund/Sydsverig 16 Øre; ogsaa Byglaster, særlig til Kjøbenhavn til omkring 11 Øre; er fremme; Kjøbenhavn har været ret stille i sidste Uge. Fra Damper, som ventes omkring den 17. ds. udbydes flere Partier Hvede, navnlig til jyske Havne.

Fra Sø og Land.

Et Overfald paa en Damper (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 71, 1910). Om et uheldigt Kup af røveriske Tunguser skrives der fra Charbin til et Petersborger Blad: Endskønt der findes Tunguser nok i Mandschuriet, saa er det dog sjældent, at Evropæere falder som Offer for disse forovne Røvere, hvis Princip det i Reglen er ikke at forulempe Evropæere. Dette bevirker, at disse ofte glemmer at være forsigtige, hvorved de udsætter sig for Fare. Evropæiske Jægere vover sig langt ud paa de tungusiske Røvers Gebet, og mangen en Evropæer har fundet et gæstfrit Opholdssted hos en saadan Tunguser uden at ane, hvem hans elskværdige Værter egentlig var. Kineserne er jo overhovedet saa kloge, at de godt ved, at Jægeren ikke tager mange Penge med sig, og at et Overgreb imod en Evropæer vil have en energisk Indskriden fra Diplomatiets Side til Følge, hvad der let kan bringe Røveren og hans Kammerater i Armene paa Retfærdighedens Haandhævere. Et unyttigt Mord stemmer heller ikke med den kinesiske Røvers Natur; kun Hævn eller Modstand kræver Offerets Liv. Her skal nu berettes om de tungusiske Røvers seneste Voldshandling.

Den 9. September d. A. Kl. 3 Em. forlod en Dampbaad »Ho« Charbin, for at bringe 80 kinesiske Passagerer til Bodunö. Foruden Kineserne befandt der sig seks Russere paa Damperen, nemlig Skibets Reder med sin Hustru, en Maskinmester med sin Hustru og deres lille Datter samt en Matros. Skibet var saa overfyldt, at Passagererne var sammenstuvet som Sild i en Tønde. I sidste Øjeblik blev der dog endnu medtaget 14 eller 15 Kinesere, da de paastod kun at ville sejle et kort Stykke med. Da Damperen var naaet c. 30. Verst ovenfor Charbin begyndte de sidst medtagne Kinesere pludselig at

skyde paa Besætningen, hvorved Skibsrederen og Maskinmesteren, der stod til Rors, blev dræbt. Røverne vidste, at de fleste Passagerer var kinesiske Købmænd, som bragte betydelige Pengesummer med til Bodunö. De undersøgte nu samtlige Passagerer, lagde nogle af dem i Lænker og indespærrede de øvrige i Lastrummet, over hvis Luger de spigrede Brædder. Otte Kinesere, som ikke godvillig vilde udlevere deres Penge, fik Knivstik og lettere Saar, Kvinderne blev ikke antastet. Den dræbte Maskinmesters Hustru, der havde styrtet sig i Floden, blev straks fisket op af Røverne, som forsikrede hende, at der ikke vilde blive tilføjet hende noget ondt. Da hun trods dette gjorde endnu et Selvmordsforsøg, satte Bandens Anfører en Vagtpost hos hende for at hindre yderligere Selvmordsforsøg. Passagerernes Undersøgelse varede tre Timer, hvorefter Damperen blev gjort ubrugelig ved at borttage nogle Maskindele. Derefter sejlede Røverne bort i to af Skibets Baade. Deres Bytte beløb sig til 20,000 Rubler. De tilbageladte Passagerer stod nu Fare for at komme til at dø af Sult i den mennesketomme Egn. Tilfældet vilde dog, at der den næste Dag kom nogle evropæiske Jægere til Stede i en Baad. Paa den Maade erfarede man det passerede i Charbin, og »Ho« blev derefter om Aftenen den 11. September slæbt tilbage til Charbin af en Flodkrydser.

Havarier og Forlis.

Haa bet, Galease af Sæby, kom den 9. ds., paa Rejsen fra Flensborg med Havrelast, paa Grund paa Lynetteflakket. Flot ved egen Hjælp.

Hanning, Dpsk. af Aalborg, har paa Rejsen fra Hartlepool med Kul maattet returnere til Tynen med Skade paa Maskinen.

Lillian Drost, Dpsk. af Kjøbenhavn, er paa Rejsen fra St. Petersburg til London med en Ladning Tømmer, indkommet hertil med Tab af en Del af Dækslasten og med ovenbords Skade. Skibet har haft stormfuldt Vejr i Østersøen.

Martine, Skonnert af Svendborg, der, som meddelt, grundstødte udfor Dragør Havn, er bragt flot af Svitizers.

Gaa paa, Dpsk., har for Indgaaende til Odense fra Swansea med Kul, været paa Grund, men kom atter flot uden Assistance.

Maagen, 3/m. Skonnert af Thuro, har for Indgaaende i Rønne Havn været i Kollision med Havnemolen, som fik en Del Skade. »Maagen« fik Skade paa Stævnen, som dog kan repareres, uden at Skibet behøver at losse.

Nordstjernen, Galease af Dragør, ankom den 8. ds. til Frederikshavn fra Kjøbenhavn med en Ladning Hvidkaal. Skibet har i Stormen knækket Bovspryd og begge Mastetoppe.

Viola, Motorbaad af Grenaa, er strandet paa Sjællands Odde og er Vrag. Besætningen er reddet.

Catarina Johanne, Skonnert af Geestemünde, er paa Rejsen fra Skotland til Bremerhaven med en Ladning Kul, kommet paa Grund ved Fane og staaar haardt. Der losses i Lægtene.

Haa bet, Galease af Hasle, er paa Rejsen fra Aarhus til Hjemstedet, indkommet hertil med ovenbords Skade efter Kollision udfor Taarbæk med den for Anker liggende Bugserbaad »Carl Hansen« af Vejle.

Neptun, Galease af Marstal, er paa Rejsen fra Stralsund til Randers med en Ladning Rug, indkommen til Stubbekjøbing med Tab af Bovspryd og med en Del ovenbords Skade. Skibet er paa Rejsen bleven paasejlet af den svenske Damper »Amerika«.

En ukendt 3/m. Skonnert er den 13. ds. om Eftermiddagen strandet udfor Gjerrild. Svitizers »Svava« og Redningsbaaden »Grenaa Havn« er afgaet til Strandingstedet.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 11./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Petersborg 7./11. — Algarve, Borries, ank. Cette 5./11. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 13./11. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 9./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Pera 10./11. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 10./11. til Bremen. — Arno, Strubberg, ank. Petersborg 5./11. — Aurora, Fischer, ank. Napoli 13./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Antwerpen 13./11. hertil. — Beira, Lunge, afg. herfra 10./11. til Dunston. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristianssand 12./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Cadix 12./11. til Lissabon. — Chr. I. X. Holm, afg. London 12./11. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 12./11. hertil. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 13./11. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./10. til Buenos Aires. — Frederik, ank. hertil 14./11. — Garonne, Kromann, ank. Petersborg 10./11. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 10./11. — Hengest, Munck, afg. Riga 12./11. hertil. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8./11. — Hjelms, Kyllsbech, ank. hertil 5./11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Dunkerque 9./11. — Jolante, Simonsen, pass. Brunsbüttel 11./11. for London. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./11. — Kentucky, Andresen, afg. Filadelfia 1./11. hertil. —

Kiew, Jørgensen, ank. Petersborg 5./11. — Leopold II, Jacobsen, afg. Libau 12./11. til Hull. — Loire, Craignou, pass. Brunshüttel 13./11. for Bordeaux. — Louise, Nellemann, ank. hertil 12./11. — Louisiana, Ørsted, ank. New York 12./11. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 10./11. — Morsøe, Sørensen, afg. herfra 11./11. til Stockholm. — Moskov, Jønsen, afg. Riga 12./11. til Antwerpen. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Antwerpen 3./11. — Nordjylland, Jacobæus, afg. Antwerpen 13./11. til Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Havre 12./11. — Omsk, Harder, ank. Hull 11./11. — Oscar II, Hempel, afg. Kristianssand 5./11. til New York. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 5./11. til Boston. — Perm, Christensen, pass. Brunshüttel 13./11. for London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 13./11. til Riga. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 12./11. — Seine, Dampf, afg. Bordeaux 13./11. til Rochelle. — Texas, Mühlendorff, afg. Madeira 10./11. til Cascaes. — Thyra, Jørgensen, afg. Arendal 10./11. Nord paa. — Tiber, Bech, afg. Dunkerque 12./11. til Swansea. — Tyr, Thanning, ank. hertil 13./11. — United States, Gotsche, afg. New York 10./11. hertil. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 12./11. hertil. — Hans Gude, ank. Stettin 11./11. — Karin, afg. Swansea 9./11. hertil. — Vadsø, ank. Stettin 3./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Alicante 10./11. — Nautik, N. Nielsen, afg. Kristinestad 10./11. til Alicante. — Nordsøen, Gram, ank. Karrebæksminde 12./11. — Nexos, Basse, afg. Sevilla 10./11. til Dunkerque. — Ellen, Hansen, ank. Bristol 11./11. — Fylla, Christensen, pass. Holtenau 11./11. for Sevilla. — Gerda, Iversen, pass. Sagres 10./11. for Barcelona. — Hebe, Gregersen, afg. Sörnäs 12./11. til Brahestad. — Inger, Schiff, pass. Finisterre 10./11. for Sevilla. — Johanne, Thøgersen, pass. l'Ouessant 10./11. for Malaga. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Cartagena 11./11. til Hamburg. — Laura, Pedersen, afg. Helsingfors 9./11. til Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 11./11. til Methil. — Napoli, Brinch, ank. Hamburg 7./11. — Bodil, Skou, pass. Helsingør 12./11. for Huelva. — Dagmar, Mathiasen, ank. Grimsby 12./11. — Nerma, Mikkelsen, afg. Danig 9./11. til Jacobstad. — Alfa, Lauritsen, ank. Hull 10./11. — Marie, Jessen, pass. Holtenau 12./11. for Valencia. — Nora, Larsen, pass. Hartlepool 11./11. for København.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Grangemouth 11./11. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 9./11. til Dunkerque. — Pawel Andrejeff, Tannebek, afg. København 10./11. til Petersborg. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 9./11. — Russ, Petersen, ank. Barry 4./11. — Wladimir, Sawin, Carstensen, ank. London 7./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 4./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Sfax 7./11. til Nantes. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Civita Vecchia 11./11. til Sortehavet. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Stax 3./11. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 28./10. — Nawa, Dahl, ank. Barry 11./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Caen 11./11. — Martha, Christensen, afg. Seaham 4./11. — Elna, Rathje, ank. Granton 13./11. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 10./11. — Simone, Møller, afg. Swansea 9./11. — Jeanne, Terkildsen, ank. Swansea 11./11. — Vera, Risø, afg. Swansea 4./11. — Daisy, Lagesen, ank. Hudiksvall 12./11. — Anine, Leth, afg. Bona 11./11. — Kamna, Løffer, ank. Nizza 1./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 8./11. — Helene, Sørensen, ank. Riga 7./11. — Sjælland, Dam, ank. Kolding 9./11. — Agnete, Hansen, afg. Reval 12./11. — Hermia, Sonnichen, ank. Antwerpen 11./11. — Alice, Schultz, ank. Libau 10./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Methil 9./11. — Freya, Nielsen, afg. Riga 11./11. — Vera, Thing, afg. Marseille 2./11.

Kjøbenhavn. Russia, ank. Kiel 9./11. — Hafnia, ank. Nantes 8./11. — Carl Hecksher, ank. Marseille 8./11. — Livonia, ank. Rouen 8./11. — Normannia, ank. Port Talbot 2./11. — Dania, afg. Rotterdam 8./11. til Filadelfia. — Canadia, ank. Frederikshald 12./11.

Union. Frisia, ank. Riga 8./11. — Caledonia, afg. Ghent 12./11. til Burntisland. — Gallia, ank. Swansea 6./11. — Sarmatia, pass. Kjøbenhavn 7./11. for Alexandria. — Kottonia, pass. Algier 2./11. for Esbjerg.

Østersøen. Cimbria, Nielsen, ank. Livorno 31./10. — Patria, Larsen, ank. Dunkerque 9./11. — Gratia, Sørensen, afg. Petersborg 5./11. — Astoria, Neergaard, afg. Filadelfia 10./11.

Inga. Flandria, Hansen, ank. Kiel 10./11. — Granaria, Poulsen, afg. Kjøbenhavn 10./11. — Carbonia, Mathiasen, ank. Antwerpen 10./11. — Estonia, Winckler, afg. Sunderland 10./11.

Dan. Fionia, Hansen, afg. Blyth 9./11. — Selandia, Troensegaard, ank. Petersborg 4./11. — Secalia, Jensen, afg. Oran 8./11. — Frumentia, Andersen, afg. Algier 6./11. — Boscia, Skovgaard, afg. Brixham 4./11.

Ocean. Philadelphia, Horn, afg. Filadelfia 29./10.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Lübeck 12./11. — E. M. Dalgas, Møller, pass. l'Ouessant 12./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Kronstadt 7./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Greenock 10./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, afg. Libau 6./11. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Hernøsand 13./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Karrebæksminde 12./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Methil 13./11. — N. F. Høffding, van Deurs, pass. Beachy Head 11./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Nørre Sundby 10./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Sevilla 13./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Petersborg 11./11. — Ajax, Brorsen, ank. Wismar 9./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Rouen 11./11. til Blyth. — London, Bom, ank. Kiel 9./11. — Paris, Tholander, ank. Bonness 11./11. — Bryssel, Kaas, ank. Methil 11./11.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 8./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 9./11. — Roma, v. Thun, ank. Petersborg 7./11.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Jensen, afg. Kjøbenhavn 12./11. til Göteborg. — Tranquebar, van Deurs, afg. Sabang 4./11. til Suez. — Siam, Knudsen, afg. Suez 10./11. til Hongkong. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. London 10./11. — Pangan, Gabe, pass. Gibraltar 10./11. for Genua. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, afg. Colombo 8./11. til Penang. — Bintang, Juul-Hansen, ank. Bangkok 7./11. — Cathay, Kruse, ank. Pondicherry 7./11.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5./11. til Demerara. — St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 5./11. til London. — St. Croix, Kall, ank. Rotterdam 11./11.

Æro. Enigheden, Jensen, pass. Portland 8./11. for Helsingborg. — Energi, Jensen, ank. Sunderland 8./11. — Erindring, Nielsen, ank. Havre 11./11.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Petersborg 2./11. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 8./11. til Bonness.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Dunkerque 11./11. — Rinfaxe, Vestergaard, ank. Rotterdam 12./11. — Skinfaxe, Faber, ank. Libau 10./11. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Königsberg 14./11. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Petersborg 14./11. til London.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 11./11. — Nelly, Clausen, pass. Gibraltar 11./11. til Livorno. — Fanny, Eriksen, ank. Palma 7./11. — Lilly, Nielsen, afg. Skellefteå 10./11. til Barcelona. — Alexy, Lorentzen, ank. Stockholm 9./11. — Dagny, Sørensen, pass. Kejser Wilhelm Kanalen 11./10. for Palma. — Mary, Bang, afg. Nederkalix 8./11. til Gand.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Petersborg 1./11. — Hamlet, Jørgensen, ank. Reval 2./11. — Helge, Pii, ank. Blyth 5./11. — Rolf, Reese, ank. Libau 6./11. — Niels R. Finssen, Olsen, afg. Harburg 6./11.

Sejlskibe.

Rønne. Argus, Holm, ank. Stubbekjøbing 30./10. — Prøven, Olsen, ank. Swinemünde 30./10. — Magnus, Hansen, ank. Karlskrona 30./10. — Sigurd, Kofoed, ank. Kalmar 31./10. — Gudmund, Petersen, ank. Danzig 30./10. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Malmø 30./10. — Johan Hintze, Knudsen, ank. Swinemünde 31./10. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Faxe Ladeplads 2./11. — Atlas, Kyh, ank. Storehamn 4./11.

Æro. Ellen, Lauritzen, ank. Lohals 9./11. — Nauta, Stærke, ank. Civita Cecchia 8./11. — Albertha, Kromann, ank. Sundsvall 8./11. — Ami, Christensen, ank. Mariager 8./11. — Henry, Bager, ank. Pillau 9./11. — Amalia, Andersen, ank. Pillau 9./11. — Th. Lohse, Boye, ank. Stockholm 8./11. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Larvik 8./11. — Hekla, Hermensen, ank. Bridgeness 10./11. — Marstal, Hansen, ank. Pillau 9./11. — Mester, Petersen, ank. Warnemünde 9./11. — Prøven, Schmidt, ank. Kjøbenhavns Red 8./11. p. R. t. Exmouth. — Veritas, Staugaard, er ank. Mazagan. — Marthing, Friis, ank. Fowey 10./11. — Skirner, Rasmussen, ank. Hals 10./11. — Alf, Hansen, ank. Horsens 11./11. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Borgå 11./11. — Marry, Friis, ank. Stornoway 11./11. — Marie, Kromann, ank. Kjøbenhavn 10./11. — Esther, Fabricius, ank. Göteborg 11./11. — Kristine, Rasmussen, ank. Kjørteminde 11./11. — Karen, Boye, ank. Thurø 11./11. — Lorenz, Levinsen, ank. Arendal 11./11. — Freya, Nielsen, ank. Karrebæksminde 11./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Hundested 11./11.

INDEHOLD:

Kjøbenhavn, d. 15. November 1910. — Skibstrafiken paa Jordens vigtigste Havne. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

Skibs- Provianteringshandlere.

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryingsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner ved Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,

anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,

Hud- og Kønssygdomme

St. Kongensgade 46, 2.

Trafikes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St. Petersborg
Tigr.: „Hansencor“

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St. Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

Tigr.: „Hansen“
Cronstadt

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.

Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.

København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)

Skibsmægler & Stevedor.

Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler

(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.

Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

Medlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.

Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.

Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.

Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.

Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste

Kvaliteter til de bill. Priser.

Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.

Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere

AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.

Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,

GIØRTLER OG METALSTØBER

84 PILESTRÆDE 84

Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med

alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING

Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger

Kastrup — Dragør.

Telf. 46.

Telf. 6.

Kommissioner udføres.

Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus

anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventarie

Møllgade Nr. 26, ved Havnen.

„GIDEON“

Motoren for Benzin,

Petroleum, Raaoile ell. Sugegas

Rud. Kramper & Jørgensen

Tlg.: Kramper Horsens Telef. Nr. 427

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug

faas billigst hos

H. Halmøe,

Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 20 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 18. November 1910.

Et norsk Dampskib dømt for Smugling af Opium. Dampskibet »Brand« af Porsgrund har for nylig haft et meget ubehageligt Tilfælde i Saigon i fransk Bagindien, fortæller »Norg. Sjøft.« »Brand« ankom for en Tid siden til Saigon fra Hongkong, og da Stedets franske Toldvæsen kom om Bord, opdagede det, at der fandtes et Kvantum Opium skjult i Skibet, som vistnok var bestemt til at smugles i Land. De franske Love er som bekendt meget strænge overfor Opiumsmugling, og Myndighederne synes i dette Tilfælde at være gaaet frem med al den Strængighed, som Loven hjemler. De nærmere Omstændigheder kendes imidlertid endnu ikke, da Rederiet kun har modtaget telegrafisk Meddelelse om det passerede. »Brand« er dog bleven beslaglagt for en Sum af £ 6,000. Rederiet stillede straks Garanti for dette Beløb, hvorefter Skibet blev frigivet. Sagen er derefter kommet for Retten og at dømme efter den paalagte Mulkt, maa Tilfældet have været graverende. Skibet blev nemlig dømt til at betale den uhyre Sum af 96,000 kinesiske Dollars eller 163,200 Kroner i Mulkt. Rederiet meddeler, at »Brand«s Mandskab bestaar af Kinesere, og at det sandsynligvis er disse, som er Ejere af den farlige Opium. Det er en Erfaring, der meget snart gøres i Østasien, at de kinesiske Skibsmandskaber gerne hjælper deres Landsmænd i de forskellige Kystbyer med at faa fat i den forbudne Vare, og at Skibenes Officerer næsten paa enhver Tur fra Kina til de Steder, hvor der er Opiumsforbud, har det største Besvær med at afværge den Fare for Skibet, som Forsøg paa Opiumsmugling frembyder. »Brand«s Rederi har selvfølgelig appelleret Dommen og gennem den norske Legation i Paris anmodet de franske Myndigheder om at faa Tilfældet grundigt undersøgt. Forhaabentlig vil man ad denne Vej faa den uhyre Mulkt ophævet eller i det mindste nedsat, da det vilde betyde Tab af hele Skibet, hvis Rettens Dom i Saigon blev opretholdt.

Der er imidlertid visse Tegn paa, at Toldvæsenet i Saigon ikke er saa ganske sikker i sin Sag, idet det nemlig har tilbudt »Brand«s Rederi et mindeligt Forlig ved Erlæggelse af 40,000 Dollars. Men dette Tilbud har Rederiet selvfølgelig nægtet at gaa ind paa.

Fra Dieppe skrives til os den 12. ds.:

Lægeeftersyn i Frankrig. Som bekendt er de franske Sundhedsautoriteter meget strænge overfor Skibe, der kommer fra russiske og finske Havne. Det kan derfor sikkert være af Interesse for danske Skibsredere at høre, at en svensk Skibsreder, der har sluttet en af sine Dampere fra Finland til Dieppe, gennem det svenske Udenrigsministerium har opnaaet Tilladelse til at lade det paakrævede Lægeeftersyn foretage i Helsingborg, d. v. s. paa Helsingborgs Red, i Stedet for i Dunkerque eller Havre. Lægen bør være assisteret af den franske Konsul, ligesom denne ogsaa bør paategne det af Skibet medbragte paa Lastepladsen udstedte Sundhedspas.

Jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa dette Forhold, idet jeg ikke tvivler om, at det vil lykkes danske Skibsredere at opnaa samme Betingelser som svenske; eller eventuelt, hvad der vilde være det allerbedste, faa ophævet dette latterlige og tidsspildende Op- hold, i alle Tilfælde for Skibe kommende fra Finland, hvor Sundhedstilstanden efter Sigende skal være saa god som nogen Steder.

A. Bernh. Nielsen.

Dampskibsselskabet Hafnia. Efter at Kuratorerne og Kreditorudvalget i Dampskibsselskaberne København og Union's Konkursboer paa et den 12.

ds. afholdt Møde havde vedtaget at sælge Selskabernes samtlige tretten Skibe for Vurderingssummen med Tillæg af 10 pCt., ialt et Beløb af 3,707,000 Kr., er der den 14. ds. paa Foranledning af Landmandsbanken dannet et nyt Aktieselskab, Dampskibsselskabet Hafnia, til hvilket Skibene er overdraget. Selskabets Bestyrelse bestaar af Fabrikejer Bjørn Stephensen, (Formand), Overretssagfører E. Falk-Jensen og Direktør Emil Jensen, sidstnævnte som Repræsentant for Aktionærerne i de fallerede Selskaber. Driften ledes af Det Forenede Dampskibsselskab.

Jubilæum. Strandfoged Anders Christensen, Thyborøn, der den 14. ds. fejrede sit 40 Aars Jubilæum for sin Ansættelse ved Redningsvæsenet, dekoreredes i den Anledning med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. Christensen har været med til at redde 271 Mand med Redningsbaad, og som attenaarig har han været med til i Fiskerbaade at redde 166 Mand fra den russiske Fregat »Alexander Newsky«, der strandede der paa Kysten i 1869. (Ritz. Bur.)

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. I Følge en fra den kgl. Konsul i Gibraltar modtaget Indberetning af 7. ds., er de for Skibe kommende fra Neapel ved Bekendtgørelse af 27. September d. A. foreskrevne Forholdsregler bortfaldet.

Mæglerfirmaet Radau & Co., Kronstadt, skriver den 13. til os:

»Fra Kronstadt Red og til Søs findes ingen Is-hindring.

Udskibningen af Træ fra Kronstadt Havn beregnes afsluttet for i Aar om 10 à 14 Dage, i Fald ikke stærk Frost gør det af med Skibsfarten inden den Tid.

Her befinder sig i Øjeblikket to Skibe under Losning, otte under Lastning af Træ. En Del Skibe ventes endnu at indtræffe i Ballast.

Den 17. telegraferer samme Firma til os, at det nu er Tøvejr. Den 16. ds. var der én Kuldegrad og let Snevejr.

Den 16. ds. var Lovforslaget om Maskinisteksaminering til 1. Behandling i Landstinget. Det fik en velvillig Modtagelse og henvistes til Udvalget angaaende Lov om Ændring i Dampskibstilsynsloven af 13. Februar 1903.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 104/1910, afsagt den 9. November 1910. Firmaet Helmsing & Grimm, Riga, mod A/S. Rederisyndikatet ved dets Bestyrelse Direktør, Vicekonsul P. L. Fisker, Direktør, Kaptajn V. T. Hein og Sekretær Bayer.

Efter Beslutninger taget paa de den 13. Februar 1909 afholdte Genralforsamlinger i Dampskibsselskaberne København, Union, Østersøen, Inga, Dan og Ocean, som alle var i økonomiske Vanskeligheder, afsluttedes der den 23.—24. Februar en Overenskomst mellem disse Selskaber og et Aktieselskab, der under Navn af Rederisyndikatet samtidig dannedes med en Kapital af 600,000 Kr. paa Foranledning af de to Banker, der hidtil havde været Selskabernes Bankforbindelse. Overenskomsten gik ud paa, at Rederisyndikatet skulde overtage Fællesdriften af Dampskibsselskaberne, at det som Følge heraf skulde anmeldes som

Forretningsfører for disse, »uden« som det hed: »at der dog herved gøres nogen Indskrænkning i Selvstændigheden udadtil for de enkelte Dampskibsselskaber«. Overenskomsten gik videre ud paa, at Fragtkontrakter skulde afsluttes og Forpligtelser paatages i de enkelte Selskabers Navn, men at alle Indtægter og Udgifter skulde indgaa i og afholdes af Rederisyndikatet, og at der efter hvert Regnskabsaars Afslutning skulde foretages en Fordeling af Overskud eller Underskud efter et vist Forhold, der rettede sig efter Værdien af hvert Selskabs Dampskibsflaade. Forstrækninger, som Rederisyndikatet uden for den almindelige Drift maatte yde nogen af Dampskibsselskaberne til Indfrielse af ældre Gæld, skulde debiteres vedkommende Selskab, saaledes at de andre Selskaber dog hæftede subsidiært derfor overfor Rederisyndikatet, der ikke havde nogen Forpligtelse til at yde saadanne Forstrækninger, ligesom det heller ikke havde Pligt til i Driften at udrede Udgifter, der ikke var dækket ved indgaaede Indtægter. Det hed sluttelig, at Dampskibsselskaberne skulde give Rederisyndikatet Skadesløsbrev i deres Dampskibe med Prioritet næsteften de samme da paahvilende Hæftelser for, hvad Rederisyndikatet maatte faa tilgode i Henhold til Overenskomsten hos de enkelte Selskaber.

Under 23. Februar afholdtes en konstituerende Generalforsamling i A/S. Rederisyndikatet. I de Love, der vedtoges paa denne Generalforsamling, hed det, at Aktieselskabet »har til Formaal at drive Rederivirksomhed ved Fællesdrift af« de fornævnte Dampskibsselskaber i Overensstemmelse med den paa disse Selskabers Generalforsamlinger den 13. s. M. vedtagne Ordning, at Aktiekapitalen 600,000 Kr. var fuldt indbetalt, og at Generalforsamlingen traf Bestemmelse om Anvendelse af det aarlige Overskud, efter at den fornævnte Overenskomsts Bestemmelser var iagttaget.

Der gjordes derefter Anmeldelse til Rederiregistret om, at den tidligere Forretningsfører i de fornævnte Selskaber var frattraadt, og at Aktieselskabet Rederisyndikatet var tiltraadt i hans Sted som Forretningsfører, i Følge Generalforsamlingsbeslutning af 13. Februar 1909.

Dampskibsselskabernes Drift lededes derefter af Rederisyndikatet indtil indeværende Aars Oktober Maaned, da Virksomheden standsedes. Nogle af Selskaberne, deriblandt Dampskibsselskabet Dan, er taget under Konkursbehandling ved nærværende Rets Skifteretsafdeling.

Under 23. August 1910 havde Citanterne under nærværende Sag trukket en den 18. Oktober d. A. forfaldende Veksel, stor 775 Rubler 21 Kopek paa Dampskibsselskabet Dan og denne Veksel var forsynet med en Akceptpaategning, der lød:

Dampskibsselskabet Dan.

Rederisyndikatet.

og som derunder var forsynet med Underskrifter af to af Rederisyndikatets Bestyrelses Medlemmer.

Vekselbeløbet betaltes ikke ved Forfaldstid, men Citanterne henvistes til Dans Konkursbo.

Citanterne har derefter anlagt nærværende Sag mod A/S. Rederisyndikatet og paastaet dette dømt principalt til som Vekselakceptant at betale Vekselbeløbet med Renter og skadesløse Sagsomkostninger, subsidiært dømt til som simpel Skyldner at betale Beløbet med Renter og Omkostninger efter Rettens Skøn.

De Indstævnte har paastaet sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. De hævder, at Rederisyndikatet kun er og aldrig har været andet end Forretningsfører, »bestyrende Reder« for Dan og Søsterselskaber. Vekslen er trukket paa Dan, det er Dan og Dan alene, der er Akceptant. Rederisyndikatets Navn paa Vekslen er kun den bestyrende Reders Underskrift paa Dans Vegne, Rederisyndikatet og dette Selskabs Kapital er ligesaa lidt forpligtet ved denne Underskrift, som den tidligere Forretningsfører eller hans personlige Formue var det tidligere, naar han satte sit Navn under Dans.

Citanterne, der fremhæver, at den afsluttede Overenskomst ikke i sine Detaljer har været offentlig tilgængelig, hævder, at den Omstændighed, at man har benyttet Formen af et Aktieselskab, maa bevirke, at Aktiekapitalen maa hæfte for Forpligtelser som den heromhandlede hidrørende fra Rederivirksomheden. Den brugte Form maa hos Tredjemand vække den Forestilling, at Kreditorerne kunne holde sig til Aktiekapitalen. Hvis noget andet var Mening, var en Aktiekapital uforuden. Bankerne kunde da have opnaaet deres Formaal ved at stille de 600,000 Kr. til Disposition for en nydannet Bestyrelse som et Driftslaan. Den valgte Form er saaledes egnet til at vække en Tillid og skabe en Kredit, som ikke paa samme Maade var kommet Selskaberne tilgode, hvis Tredjemand havde været klar over, at det var Mening, at enhver Kreditgivning alene skete til de oprindelige, iforvejen insolvente Selskaber, og at ethvert Forbrug af Aktiekapitalen skete som et Laan til Selskaberne, sikret ved et Skadesløsbrev, der gjorde Rederisyndikatets Krav paa Tilbagebetaling fortrinsberettiget fremfor andre Kreditorers Fordringer.

De Indstævnte har ikke oplyst, hvorledes de har bogført de af dem afholdte Udgifter til Driften af de enkelte Selskaber om som Laan til det enkelte Selskab eller som fælles Driftsudgifter. De har hellere ikke oplyst noget nærmere om det til Grund for Vekslen liggende Forretningsforhold mellem Citanterne og de Indstævnte. De har antydnet, at hele Aktiekapitalen — og mere til — er opbrugt, inden Virksomheden standsedes, saaledes at en Domfældelse af Rederisyndikatet vil være uden al reel Interesse for Citanterne, men noget nærmere herom har de ikke oplyst, og Retten maa altsaa se bort herfra. Det Spørgsmaal, der er Retten forelagt, er, om Rederisyndikatet hæfter — med sin Aktiekapital for den heromhandlede Gæld.

Retten maa nu gaa ud fra, at Citanterne virkelig har Ret i, at Folk i Almindelighed har opfattet, og Retten maa finde, at de har haft Føje til at opfatte Forholdet derhen, at Rederisyndikatets Aktiekapital skulde hæfte for den Kredit, der ydedes Driften. Selv bortset fra, at de trufne Aftalers Indhold næppe alle har været tilgængelige for Publikum, kan Retten ikke finde, at der i det Foreliggende findes en klar Hjemmel for den modsatte Forstaaelse. Den Omstændighed, at Selskabet er anmeldt til Skibsregistret som Forretningsfører, skønnes ikke at have afgørende Betydning, da det under Hensyn til de foreliggende Omstændigheder, navnlig Ordningens midlertidige Karakter, var ret naturligt, at Anmeldelsen skete saaledes. Vekslens Akceptpaategning skønnes under de givne Forhold meget vel at kunne forstaaes som bindende for Rederisyndikatet.

Retten maa efter det saaledes Foreliggende gaa ud fra, at Citanfirmaet har haft Føje til at betragte Rederisyndikatet som hæftende for den heromhandlede Gæld.

Der maa herefter gives Dom efter Citanternes principale Paastand.

Det af Rettens Medlem Veksellerer Trier afsagte Separatvotum er saalydende:

Dissentierende Votum:

Undertegnede kan under Hensyn til den fornævnte Overenskomsts Indhold og til Anmeldelsen til Skibsregistret ikke finde, at Citanterne har haft tilstrækkelig Føje til at gaa ud fra, at det var Rederisyndikatets Hensigt at optræde paa anden Maade end som Forretningsfører for Dan. Anvendelsen af Aktieselskabsformen tillægger jeg ikke den ved Dommen antagne Betydning. Da Vekslen er trukket paa Dan, maa Akceptpaategningen efter min Mening forstaaes som kun forbindende for dette Selskab. Undertegnede vilde derfor frifinde Rederisyndikatet, men hæve Sagens Omkostninger.

(Sign.) Th. S. Trier.

Dom i S. S. Nr. 98/1910, Det Offentlige ktr. V. T. A.

Tilltalte V. T. A., der fra 26. Maj 1909 havde været udmønstret som Fyrbøder med S/S. »C. F. Tietgen« paa ubestemt Tid, rømte i Juni Maaned s. A.

Dømt efter Sølovens § 298 til en Straf af simpelt Fængsel i 14 Dage og til at betale Sagens Omkostninger.

Porhydrometeret.

En af de første Dage i November Maaned er en Model og Tegninger af Porhydrometeret blevet forevist paa Børsen i Hamburg, og et Par Dage senere blev Apparatet demonstreret i Funktion paa Hamburg-Amerikaliniens Lægter »Neckar«, for en Kreds af Søfartsinteresserede, af en Ingeniør A. Murray, der er Konsulent for Porhydrometer-Selskabet. Den store Forsamling fulgte med levende Interesse Forklaringen af dette sindrige og dog simple Instrument, skriver »Hamb. Corr.«

Porhydrometeret er, som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfartstidende* (Nr. 69 og 71 d. A.), en Opfindelse, der muliggør en nøjagtig Maaling af det Vand et Skib deplacere; den registrerer selv den mindste Forandring af Deplacementet, saaledes at man med Nøjagtighed kan veje Skibets Ladning, baade ved Indlastning og Udlosning.

Hidtil har man i saa Henseende hjulpet sig, saa godt man kunde ved at maale Skibets Dybgaende og ved Benyttelsen af en Deplacementsskala, der er konstrueret paa Grundlag af Beregninger over Rumindholdet af den Del af Skibet, som er under Vandet. Som bekendt er det imidlertid næsten umuligt at maale et Skibs Dybgaende med virkelig Nøjagtighed, hvorfor der ofte opstaar væsentlig Usikkerhed ved denne Methode. For at overvinde denne Vanskelighed har man undertiden anbragt faste Stand-Rør i Skibet, i hvilke man enten ved Pejling eller ved særlig indrettede Visere har kunnet maale Dybgaendet. Men selv paa denne Maade opnaas den nødvendige Nøjagtighed ikke, thi maaler man ikke samtidig Vandets Vægtfylde, der kan variere fra 1,000 i fuldstændigt fersk Vand til 1,026 i Søvand, opstaar der af denne Grund Fejl varierende fra 0 til $2\frac{1}{2}$ pCt. Porhydrometeret derimod maaler ikke alene Rumfanget af den fortrængte Vandmasse, men vejer tillige denne, saaledes at ikke alene Maalet, men især Vægten bliver angivet paa den mest praktiske Maade, hvorved en Kontrol af saavel Vandets Vægtfylde som Dybgaendet bliver overflødig.

Instrumentet er ganske simpelt; det bestaar af en Art Decimalvægt, der er i Forbindelse med en Svømmer, det saakaldte Aerometer. Aerometeret rækker kun fra lidt nedenfor den letteste Vandlinie til lidt ovenfor Dybdelastelinien og befinder sig i et fast, lodret Stand-Rør, der er anbragt nøjagtigt midtskibs, og som staar i Forbindelse med Vandet udenbords. Naar Skibet nu ved Tillastning synker dybere i Vandet, saa kommer ogsaa Aerometeret dybere i Vandet og erhoder derved en Formindkelse i sin Vægt, der nøjagtig er den samme som Vægten af det Vand, det har borttrængt. Denne Forandring i Ligevægtstilstanden paavirker gennem et System af Vægtstænger den ovenfor nævnte Vægt, men ved Forskydning af en Skydevægt langs en Skala bringes atter Ligevægt til Veje, samtidig med at den forøgede Tillastning angives i Tons paa Vægten. Aerometeret er den vigtigste Del af hele Apparatet og maa forfærdiges med den største Omhyggelighed, til hvert enkelt Skib for sig. Dets Form maa svare nøje til det paagældende Skibs, forsaavidt som de horizontale Tværsnit for ethvert

Dybgaende maa staa i et og samme Forhold til Skibets Vandlinieareal ved samme Dybgaende; thi det er netop Aerometeret, der gør det muligt at reducere de enorme Vægtstørrelser paa f. Eks. flere Tusinde Tons til mere haandterlige Vægte. For at erholde Vægten ogsaa ved forskellig Styrlastighed og Krængning er det nødvendigt, at Aerometeret befinder sig i samme lodrette Linie som Deplacementets Tyngdepunkt. Dette lader sig paa Grund af Fartøjets Konstruktion eller Indretning ikke altid gennemføre, hvorfor der, hvor der kan befyrgtes større Uoverensstemmelse, maa træffes særlige Forholdsregler. I nogle Tilfælde har man saaledes maattet opstille to faste Rør med Aerometer i, hver paa sin Side af Midten og i samme Afstand fra denne, og derefter sat begge Aerometre i Forbindelse med den fælles Vægt ved Hjælp af Vægt- eller Trækstænger. Selve Vægten er forsynet med Vaterpas og Reguleringskruer, saaledes at den kan stilles vandret. Ved Forevisningen af Modellen paa Børsen anbragte Ingeniør Murray Vægtlodder paa det lille Skib, der flød paa Vandet, og det lille Apparat angav nøjagtig disses Vægt. Disse Vægtlodder blev derefter flyttet enten forud eller agterud eller anbragt i Siden af Skibet, uden at Vægten viste nogen Forandring.

Porhydrometeret om Bord i Lægteren »Neckar« er bygget efter den normale enkelte Type og er i Stand til at veje 1,620 Tons. Røret har kun et Gennemsnit af 15 Centimeter, og Kassen hvori Vægten staar er c. 125 Centimeter lang, 40 Centimeter høj og 200 Centimeter bred, og indtager saaledes kun ringe Plads. Selskabet, der fabrikerer Apparaterne, blev dannet for nogle Maaneder siden og har allerede vundet god Fremgang med Indførelsen af Apparatet, der nu er i Brug ikke alene i et Antal engelske Havne, men ogsaa paa Kontinentet. Apparatet er blevet nøje prøvet af Board of Trade, i en Lægter paa Themsen af 160 Tons Bæreevne, og har bestaaet Prøven til fuld Tilfredshed. Prøven blev foretaget med en Ladning Kul paa 148 Tons, hvis Vægt blev kontrolleret ved Udlosningen ved en i Forvejen prøvet automatisk Vægt. Den Difference der blev paa hele Partiet androg kun to Centner. Opfindelsen vinder mere og mere Indpas, og forskellige Selskaber og Autoriteter har allerede optaget Bestemmelser i deres Kontrakter, hvorefter Vægten ved Leveringen kan kontrolleres ved Porhydrometeret. Eksempelvis anføres, at Apparatet er i Drift i to store Kulhulke, Skruedamperne »Persia« og »London City«, i Damperen »Anesly« (6,500 Tons), Damperen »Herald« (500 Tons), Damperen »M. I. Craig«, en 8,000 Tons Damper til Transport af Jernerts, en 4,500 Tons Damper til Korntransport og i et Antal Lægtre og Uddybningsfartøjer.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge har ikke bragt større Forandringer, men der er dog et Par Bevægelser i opadgaende Retning. For det første har Sortehavet bedret sig lidt, og der er sidst sluttet til 8/3 for prompt Lastning fra Odessa, Nikolajeff eller Kherson til udsøgt Havn, hvilket er mindst 9 d. pr. Unit. bedre end for en Uge siden. Sulina sluttede til 8/ mod 7/6 à 7/9 forrige Uge. Begæret fra Sortehavet er ganske støt, hvorimod Azow og Donauen forholder sig temmelig stille, men disse Markeder vil sandsynligvis snart følge med, navnlig hvis der indtræder Frost. Østen er fast men temmelig stille. Flere store Baade (indtil 9,000 Tons) fragtedes for Ris fra Birma pr. Januar til 23/3 à 23/6 Holland, 23/9 à 24/ O. C. Nordamerika fragtede ikke saa lidt til omtrent uforandrede Rater. For Tømmer fra Golfen til River Plate svingede Raterne mellem 110/ og 115/. For Bomuld betalte Wilmington 22/6 à 23/ til Liverpool eller Bremen. La

Plata Markedet var ikke særlig livligt; for prompt Lastning betaltes fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 10/9 à 10/10½ O. C. for større 11/3 à 11/6 for mindre Baade, 6 d. mindre direkte Havn. Pr. Januar har der næsten ingen Befragtning været gjort fra La Plata. I Østersøen holder Markedet sig forbavsende godt for Aarstiden. Der er rigeligt med Laster, og Raterne er gennemgaaende paa samme Niveau som forrige Uge, hvilket er ikke saa lidt bedre end i Fjor paa samme Tid. Kulfrakterne til Østersøen er fastere og højere, og det ser nærmest ud til, at Toppunktet ikke er naaet endnu. Fra Tynen eller Blyth er der sidst sluttet til 4/3 Swine-münde, Lübeck eller Königsberg, alt med hurtig Losning. Tynen betalte iøvrigt 5/4½, Neksø (900), 4/3 Rendsborg (1,550), 4/3 Stockholm (2,200), 4/3 Kiel (1,600). Fra Firth of Forth betaltes 4/6 Aalborg (1,000—1,500), 4/3 Lübeck (2,200), 4/1½ New Fairwater (1,400), 8/ Venedig (2,500). Til Middelhavet er Fragterne ogsaa lidt højere. Fra Cardiff sluttedes der til Fræns. 7 Alger, 7½ Marseille, 7/ à 7/3 Genua, 8/ Venedig, 6/3 Port Said, 6/6 à 6/9 Aleksandria, 9/ à 9/6 Colombo, 7/3 Las Palmas eller Teneriffa, 13/6 à 14/ River Plate.

Fra Sø og Land.

Tyve paa Ocean dampene. De flydende Byer, i hvilke Folk nu om Stunder gaar over Oceanet, har tjent til ogsaa dér at fremkalde mangen Industri deriblandt Tyvenes, fortæller »New York Times«. En Oceanrejsende, især en uerfaren, er tilbøjelig til at have en Tryghedsfølelse om Bord i et Skib, som han ikke vilde tillade sig at have i et Hotel paa Landjorden. Ikke desto mindre driver Tyven, ja endogsaa Indbrudstyven, sit Spil næsten lige saa dueligt om Bord som paa Land og forstaar som oftest at undgaa Opdagelse.

I gamle Dage, da alle Kahytter var nær ved eller endogsaa under Vandlinien, og Køjerne ud imod Søen var de eneste Vinduer, da var Indbrudstyvenes Chancer mere begrænset. De maatte operere fra Korridorerne og søge at føre den vagtsomme Steward bag Lyset. Men nu har mange Kahytter store Vinduer, som aabner ud til Promenadedækket eller til brede Gange. Til Trods for det elektriske Lys og Skibsofficerernes Aarvaagenhed, forstaar Tyvene at arbejde gennem disse Vinduer. Efter hvad der fortælles, er deres Kup nok endogsaa ofte betydelige. Det synes uforklarligt, at man ikke kan fange en paatrængende Tyv om Bord i et Skib, hvor der haves let tilgængelige Lister med Navnene paa alle om Bord værende, og hvor der ingen Midler findes til at slippe bort; førend man naar Havn, men det er dog en Kendsgerning, at det forholder sig saaledes. Paa Søen saavel som paa Landjorden, gør man bedst i at deponere sine Værdigenstande paa et sikkert Sted. I Proviantforvalterens Væрге vil Penge og Juveler være i Sikkerhed. Hidtil har man i det mindste ikke hørt, at hans Pengeskab er blevet sprængt af Tyve, men vi lever jo rigtignok i Fremskridtets Tidsalder.

Over Atlanterhavet i Motorbaad. Vor Landsmand Klaus Larsen, der fornylig har vakt Opsigt i hele Amerika ved at sætte gennem Hvirvelstrømmen nedenfor Niagaravandfaldet i en lille Motorbaad, har nu planlagt en Tur over Atlanterhavet ligeledes i en Motorbaad, der kun skal være 12 Fod lang. Klaus Larsen er Sømand. Han har til amerikanske Blade udtalt, at han nok skal klare Turen. For Tiden søger han Penge til at lade Baaden bygge for. Den skal forsynes med en kraftig, amerikansk Motor, være helt dækket og udrustet med Proviant for en Maanedes Tid.

Farlige Medrejsende. Fornylig ankom Damperen »Minnewaska« til London med et stort Menageri om Bord. Dagen førend Ankomsten opdagede man, at en stor Tiger havde bøjat Jernstængerne i sit Bur og var sluppet ud af dette. Dyrepasseren foretog nu, bevæbnet til Tænderne, en Afsøgning af Skibet for at finde Dyret. Sluttelig fandt man Tigeren i Kostalden paa Ryggen af en hellig indisk Ko, som den havde bibragt et frygteligt Saar i Nakken, hvor Blodet strømmede ud af. Kun med det største Besvær og Fare lykkedes det at jage Rovdyret ind i sit Bur igen. Det brød dog ud paany, men blev for anden Gang indfanget. Koen var saa medtaget, at den straks maatte slagtes. En Hyæne brød ligeledes ud af sit Bur og fremkaldte stor Skræk mellem Passagererne ved at vise sig imellem disse, som den dog ikke anfaldt. Den blev forholdsvis let indfanget igen.

Alvorlige Ulykkestilfælde ved Kap Horn. Det hamburgske Skib »Persimmon«, som nylig er vendt hjem med en Ladning Salpeter fra Vestkysten af Sydamerika, har haft en ualmindelig haard Rejse, paa hvilken ni Mand er døde.

Under haardt Vejr styrtede tre Mand ned og slog sig ihjel paa Stedet. Under Kap Horn blev en Mand i svær Søgang skyllet over Bord. En Redningsbaad med otte Mand sattes ud, men kunde ikke bjerge den over Bord skyllede Mand, og da Baaden skulde hejses, kæntrede den ved Skibssiden, og fem Mand af dens Besætning druknede. Det lykkedes at redde de andre tre Mand, der befandt sig i Baaden, ved at udkaste Tove til dem. (»Berl. Tid.«)

Havarier og Forlis.

A. H. Friis, Skonnert af Marstal, kom den 12. ds. paa Rejsen fra Randers til Hjemstedet i Ballast paa Grund ved Binderup; kom den 14. ds. flot med Assistance af Svitizers og fortsatte Rejsen.

Ærø, Skonnert af Marstal, er den 14. ds. indkommet til Frederikshavn med knækket Spryd samt Tab af Klyverbom.

Albertine, Galease af Marstal, er den 15. ds. paa Rejsen fra Lysekil til Stettin med en Ladning Sten indkommet læk til Frederikshavn efter Grundstødning ved Læsø; maa losse.

Hulda, Galease af Aalborg, er den 13. ds. paa Rejsen fra Falkenberg til Hjemstedet indbragt til Als Odde, hvor Skibet, drivende paa Ladning, har kastet Anker.

Katharina Johanna, Skonnert af Geestemünde, der, som meddelt, paa Rejsen fra Skotland til Bremerhaven med en Ladning Kul, kom paa Grund ved Fanø, er nu bragt flot og ind til Esbjerg.

Lais, Galease af Rønne, kom den 14. ds. paa Rejsen fra Horsens til Sverig i Ballast, paa Grund paa Lyneflakket; er ved indtrædende Højvande atter kommet flot og har fortsat Rejsen, tilsyneladende ubeskadiget.

Nautik, Dpsk. af Esbjerg, kom den 14. ds. paa Rejsen fra Kristinestad til Spanien med en Ladning Træ paa Grund lidt Syd for Frederikshavn. Flot med Assistance, og indgaaet til Frederikshavn for Dykkernundersøgelse.

Louise, Galease af Falkenberg, er den 14. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Kastrup med en Ladning Fosfat indbragt til Kjøbenhavn med Tab af begge Ankere.

Concordia, Barkskib af Kivik, kom den 14. ds. paa Grund ved Hyldekrog; Ladningen, der bestaar af Brædder, maa losses. Svitizers assisterer. Skibet er paa Rejse fra Finland til Abenraa.

Herman Olsen, Skonnert af Rønne, har d. 13. ds. paa Rejsen fra Gefle til Norrköping med en Ladning Jern mistet Fokkemasten og faaet alle Sejl ødelagt. Skonnerten blev taget paa Slæb af en Lodskutter, men Bjergningen maatte opgives, da Skonnerten ikke kunde styres; Besætningen blev derfor taget om Bord i Lodskutteren og landsat i Oxelösund. Skonnerten er senere drevet ned til Häfringe Lodsplads og sunket dér.

Skibet, der var bygget i 1891, maalte 56 Netto Reg.-Tons.

Scotia, Dpsk. af Königsberg, kom den 15. ds. paa Rejsen fra Hjemstedet til Newcastle med en Ladning Havre paa Grund i Drogden. Skibet har Assistance af to Bjergningsdampere; af Ladningen er der løstet c. 300 Tons; der er seks Fod Vand i Forrummet.

Majus Bay, Skonnert af Marstal, er ankommet til Anklam med bræket Stormast.

Skibsefterretninger. Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Shenbert, ank. Antwerpen 11./11. — Alexandra, Nielsen, afg. Petersborg 16./11. til Riga. — Algarve, Borries, afg. Marseille 16./11. til Tarragona. — Anglo Dane, Wiencke, afg. herfra 16./11. til Vestnorge. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 9./11. — Antwerpen, Madsen, ank. Filadelfia 10./11. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 10./11. til Bremen. — Arno, Strubberg, afg. Petersborg 14./11. hertil. — Aurora, Fischer, afg. Napoli 15./11. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. hertil 16./11. — Beira, Lunge, ank. Newcastle 13./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. Kristiansand 13./11. til New York. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Lissabon 16./11. hertil. — Christian IX, Holm, ank. hertil 16./11. — Dagmar, Bøgvad, afg. Palermo 12./11. hertil. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 15./11. til Pernaue. — Florida, Andersen, afg. Newcastle 18./11. til Baires. — Frederik, Nellemann, ank. hertil 14./11. — Garonne, Kromann, afg. Petersborg 16./11. til Riga. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 10./11. — Hengest, Munck, afg. herfra 15./11. til Riga. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 8./11. — Hjelm, Kylesbech, afg. herfra 15./11. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Dunkerque 9./11. — Jolantha, Simonsen, afg. London 16./11. til Methil. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 9./11. — Kentucky, Andersen, afg. Filadelfia 1./11. hertil. — Kiew, Jørgensen, afg. Peters-

(Fortsættes Side 721.)

Hvert Sekund markeres ved en kort Kontakt, følgende Sekunder markeres ikke:

11 Tim. 55 Min. 29 Sek.	11 Tim. 57 Min. 29 Sek.	11 Tim. 59 Min. 29 Sek.
56 Sek.	56 Sek.	56 Sek.
57 Sek.	57 Sek.	57 Sek.
58 Sek.	58 Sek.	58 Sek.
59 Sek.	59 Sek.	59 Sek.
11 Tim. 56 Min. 29 Sek.	11 Tim. 58 Min. 29 Sek.	
56 Sek.	56 Sek.	
57 Sek.	57 Sek.	
58 Sek.	58 Sek.	
59 Sek.	59 Sek.	

Kl. 12 Tim. 0 Min. 0 Sek. markeres med lang Kontakt.

2549. Grund. Kimball's Rock, Isle au Haut Bay, Maine. En Grund med 5,4 m Vand er fundet 0,4 Sm S. 22° V. fra Kimball's Rock. Grunden er 170 m i NØ.—SV. 44° 3' 51" N. Br. 68° 41' 18" V. Lgd.

2550. Dybde, Deer Island Thorofare, East Penobscot Bay, Maine. Dybden i Løbet ved Barren mellem Crotch og Moose Islands V-lige Indløb til Deer Island Thorofare er 4 à 4,5 m. Flere Klipper med 2,4 à 3 m findes i Løbet, saa Skibe med 2,7 m Dybgaende og derover maa udvise stor Forsigtighed ved Besejlingen i Nærheden af Lavvande. East Penobscot Bay: 44° 0' N. Br. 68° 45' V. Lgd.

2551. Fyr oprettet, House Island, Diamond Island Road, Portland Harbour, Maine. Et rødt, fast Fyr er tændt tæt ved N-Enden af House Island. Flammens Højde: 6 m. 43° 39' 22" N. Br. 70° 12' 30" V. Lgd.

2552. Afmærkning forandret, Weymouth Bark River, Boston Harbor, Massachusetts. I Weymouth Bark River er Stodders Neck Spiritønde 10 ndlagt S. 75½° V. fra Chemical Company Wharf SV-Ende og N. 25¼° V. fra Stodders Neck højre Kant, og Magazine Channel Baake er opført S. 20° V. fra Stodders Neck venstre Kant og N. 60° Ø. fra Great Hill Point venstre Kant. Weymouth Bark River: 42° 15' N. Br. 70° 55' V. Lgd.

2553. Ledefyr tændt, Plymouth Harbor, Massachusetts, Følgende Ledefyr for den gravede Rende fra Long Beach Channel til Plymouth er tændt: South Channel røde, faste Ledefyr. Forfyret staar S. 16½° V. fra Duxbury Pier Fyr og S. 15½° Ø. fra Standish Monument. Flammens Højde: 4,5 m. Bagfyret staar 76 m S. 51½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 8 m. Splitting Knife røde, faste Ledefyr. Forfyret staar S. 19° V. fra Duxbury Pier Fyr og S. 15½° V. fra Standish Monument. Flammens Højde: 6 m. Bagfyret staar 137 m S. 59½° V. fra Forfyret. Flammens Højde: 9 m. Duxbury Pier Fyr: 41° 59' 15" N. Br. 70° 38' 57" V. Lgd.

2554. Grund fundet, Phelps Bank, Nantucket Shoals, Massachusetts. En Grund med 8,7 m Vand ligger mellem Phelps Bank og Fishing Rip, Nantucket Shoals, Dybde og Beliggenhed bliver undersøgt. Dybgaende Skibe skal gaa uden om Phelps Bank. Phelps Bank: 40° 50' N. Br. 69° 29' V. Lgd.

2555. Tønder flyttet, Housatonic River, Long Island Sound, Connecticut. For at afmærke Ø-Kanten af den gravede Rende i Housatonic River er følgende Tønder flyttet og ligger nu: Cutaway Spiritønde 2 N. 41° Ø. fra Stratford Point Fyr og S. 67½° Ø. fra Stratford Baake. Cutaway Spiritønde 4 N. 73° V. fra Housatonic Bølgebrøder Fyr og N. 24° Ø. fra Stratford Point Fyr. Abreast Beacon Spiritønde 6 N. 60° V. fra Housatonic Bølgebrøder Fyr og N. 7½° Ø. fra Stratford Point Fyr, der ligger paa 41° 9' 7" N. Br. 73° 6' 13" V. Lgd.

2556. Midlertidig Fyr tændt, Lloyd Harbor, Huntington Bay, Long Island Sound, New York. Ved Lloyd Harbor er tændt et midlertidigt, hvidt, fast Fyr. 40° 54' 39" N. Br. 73° 25' 52" V. Lgd.

2557. Lystønde udlagt, Poplar Island Shoal, Main Channel, Chesapeake Bay. Ud for Poplar Island Shoal er i 29 m Vand udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Lu-Formmærkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 38° 45' 10" N. Br. 76° 26' 3" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

«Efterretninger for Søfarende» omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Den 1ste Januar 1911 overgaar Søkort-Arkivet til at bruge den af Generalstabens topografiske Afdeling bestemte Længde og Bredde for Island. Til Søkortenes nuværende Lgd. skal gennemsnitlig adderes 2' 20", medens Fejlen i Bredde kan være indtil 15" i de forskellige Kort.

I de af Søkort-Arkivet i Slutningen af December 1910 udgivne ny Kort: »Islands Sydkyst, Vestlige Del«, »Islands Vestkyst« i 2 Blade og »Island og Færøerne«, samt i Ny-Udgave af Kort Nr. 225 »Islands Sydkyst, Østlige Del«, vil Længden og Bredden være rigtige.

I de øvrige Kort vil der blive indsat en Bemærkning om Fejlens Størrelse, der vil blive bekendtgjort for hvert enkelt Korts Vedkommende.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2525. Bestemmelser for Besejling forandret, Hals Barre gravede Rende, Limfjorden Ø-lige Indløb, Kattegat. Bestemmelser for Besejlingen af den gravede Rende over Hals Barre:

Skibe med saa stort Dybgaende, at de ikke kan passere Barren uden gennem den gravede Rende, skal, hvad enten de agter sig til eller fra Fjorden, i betimelig Tid tilkendegive dette ved følgende Signaler:

- Om Dagen: paa Fortoppen N Z efter »International Signalbog«.
- Om Natten: For Dampskibes Vedkommende: 2 Lanterner, der lyser Horisonten rundt og er synlige i en Afstand af mindst 2 Sm, anbragt lodret under Toplanternen, en rødt og en hvid, med mindst 2 m mellem hver 2 Lanterner; for Sejlskibes Vedkommende: 1 rød Lanterne, der lyser Horisonten rundt og er synlig i mindst 2 Sm Afstand, anbragt paa eller foran Fortoppen i en Højde over Skroget af mindst 6½ m.

Under Busering føres Signalet af det bugserede Skib. I Sigte af andet Skib eller Fartøj samt i Taage, Regn eller Snefykning, saavel om Dagen som om Natten: 4 paa hinanden følgende Toner (lang—kort—lang—kort) med Dampfløjte eller Taagehorn.

Skibe med mindre Dybgaende har ikke Ret til at føre eller give de for-
nævnte Signaler. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 161).

2526. Fyrs Brændetid, Hornbæk Havn, Sundet. Det grønne og hvide, faste Fyr paa Ø-Enden af Hornbæk Havns N-Mole brænder fremtidig fra 1ste September til 1ste Maj. 56° 5' (41' N. Br. 12° 27' (42' Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 181 og 210. Danske Lods, 7de Udgave, Side 273. Havne-Lods, Side 59. Fyr-
Fort. Nr. 178).

2527. Lystønden »Nordre-Flint« og Klokketønden »Søndre Flint« inddraget.

Sundet. Lystønden »Nordro-Flint« er inddraget. 55° 37' (51'') N. Br. 12° 51' (42'') Ø. Lgd.
Klokketønden »Søndre Flint« er inddraget. 55° 35' (53'') N. Br. 12° 49' (43'') Ø. Lgd.

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2528. Drivende Vrag. Bstersøen. Foren af Dampskibet »Hamlek« rapporterer: den 11te ds. at have passeret Vraget af en forladt Brøg, drivende 14 Sm SØ. f. Ø. for Utklippan Fyr. Utklippan Fyr: 55° 57' 13" N. Br. 15° 42' 15" Ø. Lgd. Højele Telegram fra Lødskepladsen i Malmø er Vraget af en Skonnert den 10de ds. observeret drivende paa 55° 38' N. Br. 14° 52' Ø. Lgd. Vraget vil blive eftersejrt.

2529. Taagesignal oprettet. Ølands Nordre Udde. Øland. Sverrig. Fra den 16de November 1910 gives Taagesignal med Strene ved Ølands Nordre Udde Fyr, Et-Stød af 3 Sek. Varighed hver 1 Minut. 57° 22' 2" N. Br. 17° 5' 58" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205 og 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 278. Kjøbenhavn 1910).

2530. Fyrskibet »Helsingkallan« inddraget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Helsingkallan« er inddraget. 63° 36' 45" N. Br. 21° 49' 15" Ø. Lgd.
2531. Baake opført. Østra Stenskar. Alands Distrikt. Bottniske Bugt. I Farvandet mellem Fiske og Jurmo er paa N-Siden af Østra Stenskar opført en hvid Baake med Stang med N-lig Topbelyselse. 60° 29' 50" N. Br. 20° 55' 15" Ø. Lgd.

2532. Taagesignal oprettet. Kobbaklinter. Alands Distrikt. Bottniske Bugt. Ved Kobbaklinter Lødsnis gives Taagesignal med Strene, 7½-Stød hver 1 Minut, Stød 2 Sek., Pause 10 Sek., Stød 5 Sek., Pause 43 Sek. 60° 2' N. Br. 19° 53' Ø. Lgd.

2533. Taagesignal oprettet. Högholm. Haugö. Helsingfors Distrikt. Finlandske Bugt. Ved Högholm Fyr gives Taagesignal med Strene, Tre-Stød hver 1 Minut, Stadets Varighed e. 22 Sek. Högholm Fyr: 59° 49' 18" N. Br. 22° 56' 42" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2534. Grundmærket. Björnåll. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. I Farvandet mellem Helsingfors og Pellingö, e. 90 m N. for Björnållens N-Spids, er fundet en Grund, Björnåll Grund, med 5,2 m Vand. En Væger med Kors er udlagt i 7,2 m Vand paa 60° 11' 10" N. Br. 25° 34' 5" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155).

2535. Vrag. Heisternest. Tyskland. Vraget af Damperen »Koster«, der ligger e. 3 Sm NV. for Danziger-Heisternest Fyr, er nu c. 300 m fra Stranden. Mastene er afbrudte tæt over Dækket og kun Kommandobroen og den midterste Del af Skibet er synligt. 54° 41' N. Br. 18° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2964. Kjøbenhavn 1909).

2536. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2411. 1910. Viendehjørund. Stralsund. Viendehjørund Fortyr ligger paa 54° 26' 28" N. Br. 13° 4' 4" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160).

2537. Vrag. Fyrskibet »Gabelsfach« Ø. Kieler Bugt. Vraget af Torpedobaad »S. 76« er borttaget og Almærkning inddraget. 54° 30' N. Br. 10° 25' Ø. Lgd.

Vraget af Torpedobaad »S. 32« er endnu ikke fundet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2033. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

2538. Fyr forandret. Kragerø. Norge. Kragerø Havnefyr er flyttet til Yderspidsen af Gallerodde. Det er et Fyr med Dn-Formarkelser og viser hvidt Lys fra fri Ø. om Taaløkslyen og Veden gennem S. til fri V. om Buttubaasen og netop fri V. om Lille Furuholmbaasen; grønt Lys derfra gennem Ø. til netop fri V. om

Middifordskjær og netop fri Ø. om den Ø-ligste Stage paa Gallerodbaasen; rødt Lys derfra gennem N. til netop fri V. om den V.-ligste Stage paa Gallerodbaasen; hvidt Lys derfra til netop fri N. om Grunden ud for Tømmerpladsen, grønt Lys derfra ind til Land. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Gallerodde: 58° 51' N. Br. 9° 25' Ø. Lgd.

III. Nordøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2539. Vintermærkning. Tyskland. I Tyskland er Udlægningen af Vintermærkning paa begrundt.

2540. Lystønder midlertidig udlagt. Helsingør. Zeegeat van Texel. Holland. I Helsingør er udlagt 2 midlertidige Lystønder til Brug ved Dampværen, paa 52° 58' 15" N. Br. 4° 44' 40" Ø. Lgd. og 52° 58' 6" N. Br. 4° 43' 46" Ø. Lgd.

2541. Fyrhuse forandret Farve. Noorddijkpolder. Scheide. Noorddijkpolder Fyrhuse er til Forsøg malet hvide med et rødt Bælte paa Midten, de har røde Tage. 51° 22' N. Br. 4° 2' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 440. Kjøbenhavn 1910).

2542. Baaker. Slikken van Rilland. Scheide. Skagene paa S-Kant af Slikken van Rilland er ombyttet med smaa Baaker. Naar man kommer V. fra passerer man dem i følgende Række: Den V-lige Fyrbaake, en lille Baake med affortet Kogle, en lille Baake med Kors, den Ø-lige Fyrbaake, en lille Baake med Diamant og Kejserbergsøsten Føder Fortyr, der ligger paa 51° 24' N. Br. 4° 12' Ø. Lgd.

2543. Lys- og Fløjetønde udlægges. Blæ Bock. Firth of Forth. Skotland. Den 25de November 1910 udlægges en rød Lys- og Fløjetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 Sek. i e. 9 m Vand e. 1½ Kbl ØSØ. fra det lægste af Blæ Bock, der ligger paa 56° 3' N. Br. 3° 11' V. Lgd. (Kort Nr. 180).

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2544. Fyr forandret. Onistreham. Orne Munding. Frankrig. Onistreham røde og hvide Fyr med Dn-Formarkelser er nu tændt og det midlertidige Fyr er slukket. 49° 16' 50" N. Br. 0° 14' 51" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1471. Kjøbenhavn 1910).

2545. Lystønde udlagt. Horse Elbow. Spithhead Ø. England. Horse Elbow sorte Spidstønde er ombyttet med en sort Lystønde, mærket »Horse Elbow«, der viser hvidt Lys med To-Formarkelser hver 10 Sek. 50° 44' N. Br. 1° 3' V. Lgd.

2546. Vragtønde inddraget. Dublin Bay. Irland Ø-Kyst. Vragtønden, der laa 3,2 Sm N. 62° Ø. fra Bailey Fyr, er inddraget, da Vraget, som den almærkede, er uskadeligt. Bailey Fyr: 53° 21' N. Br. 6° 3' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2547. Fyr flyttes. Pointe Canado. Baie du Levrier. Afrika. Pointe Canado Fyr, som var midlertidig slukket, skal flyttes og vil ikke blive tændt før den gunstigste Plads for Lyret er fundet. 20° 52' 15" N. Br. 17° 2' 10" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1842. Kjøbenhavn 1908).

2548. Radiotelegrafisk Tidssignal. Atlanterhavskysten. Forenede Stater i Nord-Amerika. Ved Radiotelegraf-Stationerne paa Ø-Kysten af Forenede Stater i Nord-Amerika gives Tidssignal daglig, undtagen Søn- og Helligdage. Signalet svarer til Middelmiddag paa 75° V. Lgd. fra Greenwich. Signalet begynder Kl. 11 Tm. 55 Min. 0 Sek. og gives paa følgende Maade.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2558. Lystønde flyttet. Pelican Spit. Galveston Harbor. Texas. Pelican Spit Shoal Lystønde Nr. 6 er flyttet c. 150 m SV i og ligger nu i 7^o 3 m Vand S. 3 1/2° V. fra Bolivar Point Fyr og N. 77° V. fra Galveston South Jetty Fyr. Bolivar Point Fyr: 29° 22' 5" N. Br. 94° 46' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1924. Kjøbenhavn 1910).

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2559. Vrag afmærket. Maroni Munding. Fransk Guyana. En grøn Kugletønde er udlagt ved Vraget af »Antoinette«, som ligger med de sorte Spirttønder i Ludløbet overet og c. 600 m fra Andvuningsønden. Vraget, over hvilket der er 2,5 m Vand, ligger meget lærligt og man bør udvise Forsigtighed ved Besølingen. Pointe Galibi Fyr (paa den V-lige Bred af Maroni Munding): 5° 44' 54" N. Br. 54° 0' 30" V. Lgd.

2560. Fyr midlertidig forandret. Rio Doce. Brasilien. Rio Doce Fyr lyser indtil videre kun fra N. 33° Ø. gennem Ø. til S. 57° Ø. 19° 37' S. Br. 39° 49' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2561. Belysning forandret. Isla Dragonera. Baleariske Øer. Spanien. Den 15de November 1910 slukkes Isla Dragonera Fyr og samtidig tændes:

Paa Cabo Llebeix, Isla Dragonera SV-Spids, et hvidt Lynfyrt, der viser Et-Lyn hver 10 Sek., Lyn c. 0,3 Sek., Mørke c. 2,2 Sek., Lyn c. 0,2 Sek., Mørke c. gennem Ø. S. V. og N. til c. N. 20° Ø. Flammens Højde: 128 m. Lysevne: 34 Sm. Synsvide: 28 Sm. Fyrtaarnet staar c. 200 m fra Øens SV-Spids. Paa Punta Tramontana, Isla Dragonera NØ-Spids, et hvidt Lynfyrt, der viser To-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. 0,3 Sek., Mørke c. 2,2 Sek., Lyn c. 0,3 Sek., Mørke c. 7,2 Sek. Fyret lyser fra c. N. 80° V. gennem N. Ø. og S. til c. S. 23° V. Flammens Højde: 54m. Lysevne og Synsvide: 20 Sm.

Isla Dragonera Fyr: 39° 35' 6" N. Br. 2° 19' 0" Ø. Lgd.
2562. Baake opført. Tønde udlagt. La Pila. Gaeta Red. Italien V.-Kyst. Paa S-Siden af La Pila Grund er bygget en 3,7 m høj, sort, firkantet Baake med en Kegle paa Toppen, 700 m S. 23° V. fra Fornia Pynt. En Tønde er udlagt 860 m S. 16° V. fra samme Pynt. Gaeta: 41° 12' 4" N. Br. 13° 35' 5" Ø. Lgd.

2563. Fyr forandret til Forsøg. Brindisi. Italiens Ø.-Kyst. Det grønne Fyr paa Molen S. for Forte a Mare viser nu til Forsøg Et-Blink hver 5 Sek. 40° 39' 9" N. Br. 17° 58' 17" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2894. Kjøbenhavn 1910).

2564. Fyr flyttet. Prigradica. Curzola N.-Kyst. Østerrig-Ungarn. Det røde, faste Havnefyrt er flyttet til det ny Hoved paa den fuldførte Bøfgebryder ved Prigradica Havn. 42° 57' 5" N. Br. 16° 48' 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2893. Kjøbenhavn 1909).

2565. Fyr forandret. Fyr tændt. Akhtar. Azovske Hav. Rusland. Akhtar Fyr viser nu hvidt Lys fra N. 9° V. til V., og rødt Lys fra V. til S. 81° V., et svagt hvidt Lys er synligt S. for den røde Lysvinkel, der tjener til at advare for Grunden fra Achuev Point. 46° 6' 2" N. Br. 38° 11' 2" Ø. Lgd.

Ved Akhtar Havn er tændt et grønt, fast Forfyr 1 1/4 Sm. S. 22° V. fra Akhtar Kirke. Flammens Højde: 10 m. 46° 1' 5" N. Br. 38° 9' 0" Ø. Lgd., og et rødt, fast Bøfgyrt, 5 3/4 Kbl. S. 22° Ø. fra Forfyret. Flammens Højde: 17 m. Holdt overet i S. 22° Ø. leder de gennem den 3,2 m dybe, gravede Rende til Havnen.
2566. Fyr tændt. Ayos-Andreas. Bale de Peramo. Lilleasien. Fyret paa Øen Ayos-Andreas er nu tændt. 40° 27' 35" N. Br. 28° 4' 8" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1534. Kjøbenhavn 1910).

Kjøbenhavns Børskurs d. 17. Novbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 3/4 — 1/2	94 1/2	94 3/4
Danmark		48 1/4	47
Norden	96	85 3/4	86 1/2
København		—	—
Carl	78	72 1/2	73 1/4
Dannebrog		80	80 3/4
Skjold	45 — 1/4	45	45 1/2
Urania		7	10
Union		—	—
Dampsk. af 1896		80 1/4	80 3/4
Hejmdal		88 1/2	90
Østasiatiske	148 — 147 1/4	147 1/4	147 1/2
Østersøen		—	—
Nordsøen		3	5
Gorm	71 1/2	71	71 1/2
Torm		57	70
Inga		—	—
Cimbria		42	50
Vesterhavet		130	180
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		1 1/2	5
Forenede Bugser-Selskab		43	46
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	42 3/4 — 1/2	42 1/2	42 3/4
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		102	108
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.		99	99 1/2
5% Østasiask Komp.		99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 1/2% uops. Stats.		93 1/4	93 3/4
3 1/2% Husejer Kreditk.		84 1/4	86 1/4
3 1/2% Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — — — 2. Serie ..		94	96
4% — — — — — 1. — — — —		95 3/4	96 1/4
3 1/2% Østift. Kreditf.		88 1/4	88 3/4
4% — — — — — — — — —		92 3/4	93 1/4
3 1/2% Landkreditk.		92 1/2	94 1/2
4% Østift. Kreditf.		93 1/4	93 1/2

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank			141 1/2
Privatbank			106 1/2
Landmandsbank	106 1/4		134 1/2
Handelsbank			136 1/4
Grundejerbank			20 3/4
Burm. & Wain	93 — 1/2		93 1/2
Helsingørs Jærnsk.	71 — 70 1/4		70 3/4
Sukkerfabr.	249 1/4 — 249		249
Bryggeri Aktier	181 1/2 — 1/4		181 1/2

Vekselkurser d. 16. Novbr. 1910.		
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.21	18.16
Paris	72.10	
Amsterdam	150.60	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 16. Novbr. 1910.		
Russiske Noter		217.00
4% Russiske Consols		91.80
3 3/4% — — — — — Boden Kredit ..		
5% Mexikanske 1899		100.20
5% Rumænske Stats		101.90
4% — — — — — 1890		94.90

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:
 „Forenede Dampsk.“ 32,000, „Norden“ 46,000, „Carl“ 4,000, „Dannebrog“ 22,000, „Skjold“ 4,000, „Dampsk. af 1896“ 6,000, „Hejmdal“ 8,000, „Dansk-Russisk“ 52,000, „Østasiatisk“ 108,000.

Møller & Rée,
 Bankforretning, 16, Ved Stranden.

2567. Tønder forandret Farve. **Alexandria Ægypten.** Den sorte Spids-tønde N. for Hydrograffler Shoal ved Alexandria Havn er nu rød, Great Pass Pivot Lystønde og de 3 Tønder ved Harbour Bank er nu sorte. Ras el Tin Fyr: 31° 11', N. Br. 29° 51', Ø. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2568. Tønder forandret Farve. **Suez Bay, Gulf of Suez, Røde Hav.** I Suez Bay er Lystønden paa 8. Grunden, 7 Kbl. S. for Newport Rock og Ekhleh Lystønde nu sorte; den sorte Spidsønde, 7 Kbl. SV. for Indløbet til Port Ibrahim er nu rød. Newport Rock: 29° 53' N. Br. 32° 33' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1865. Kjøbenhavn 1910.

2569. Signalstation nedlægges. **Perim Island, Bab el Mandeb Stræde, Røde Hav.** Den 1ste Januar 1911 nedlægges Lloyd's østlige Signal-Station paa Hifrest Point, Ø-Siden af Perim Island, og al Signalering vil da ske fra Lloyd's Station paa Signal Hill, V-Enden af Øen. Ø-lige Signal-Station: 12° 38', N. Br. 43° 26' Ø. Lgd.

2570. Fyr permanent. **Ponta Zavora, Portugisisk Ø-Afrika.** Fyret paa Ponta Zavora er nu permanent. N. for S. 34° V. gaar Fyret i Skjul af Landet. Flamme's Højde: 64 m. 24° 31' 24" S. Br. 35° 11' 47" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 678. Kjøbenhavn 1910).

2571. Grund fundet. **Gwatar Bay, Makran Coast, Arabiske Hav.** Om-trent 1. Sm S. 41° Ø. fra Ras Jiyuni SV.-Punt er fundet en Grund med 4,5 m Vand. Grunden er stor i Ø-V. og der er 12 m Vand mellem Grunden og Land. Ras Jiyuni: 25° 1' N. Br. 61° 42', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2572. Grund fundet. **Panai Rivier, Sumatra Ø-Kyst.** I Panai Rivier er fundet 1,5 m Vand, 1250 m S. 73° V. fra Molen ved Laboenn Bilik, paa 2° 31', N. Br. 100° 9', Ø. Lgd. Paa Øen Kantan er Karantæne-Station.

2573. Rev, Samatra V-Kyst. N-Spidsen af Revet N. for Paeh-Noord Punt ligger paa 3° 40' N. Br. 96° 30' Ø. Lgd. Revet er 900 m i NV.-SØ, mindste Dybde 2,5 m.

Et Rev er rapporteret paa 3° 41' N. Br. 96° 48', Ø. Lgd. Stedet vil blive undersøgt.

Karantænebestemmelser m. m.

2574. Karantænebestemmelser. **Italien.** — Samtlige Havne i Marmare-Havet er erklæret for smittet af Kolera.

Malta. — Provinsene Avellino, Caserta og Salerno er erklæret for smittet af Kolera.

Norge. — Ungarn, Konstantinopel, Trapezunt og Tripolis er erklæret for smittet af Kolera.

Rusland. — Byerne Kabarovsk, Nicolaevsk, Vladivostok og Blagovetsensk, samt Distrikterne Amur, Klaharovsk og Ousk er erklæret for smittet af Kolera. Guvernementerne Volynien, Minsk og Astrakhan, Distrikterne Grizovetiz (Vologda) og Nonrom (Vladimir), Præfekturerne Kertch-Jenicalé, Don og Nicolaiev samt Byen Akkerman er erklæret kolerafri.

Sverige. — Provinsen Neapel er erklæret kolerafri.

Tunis. — Finne er erklæret kolerafri.

Østerrig-Ungarn. — Byen Eszek og Önegn er erklæret for smittet af Kolera.

2575. Karantænestation i Sverrig. En Observationsplads for Kolera er oprettet i Kalmars for et Aar regnet fra 1ste November 1910.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nye Kort eller ny Bog; R: revideret, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 1951	West Coast. Liverpool bay. Oktober 1910.
R 1170 b	England, West Coast. Great Ormes head to Liverpool. Oktober 1910.
R 1849	Africa, South Coast. Simons bay. Oktober 1910.
R 56 a	Nordsee, Deutsche Küste: Mindungen der Jade und Weser, Südlieher Teil. Maalestok 1: 50,000. Pris 3,10 M.
N 2568	Forenede Stater i Nord-Amerika: South America. Chile, Magellan Strait: Porvenir Bay. 1 st. ed. (Cancels plan of same on Chart No. 445).
R 64	Holland: Westkust Billiton. Vaarwaters naar Tandjoeng Pandan. 1: 50,000, met plan: Reede Tandjoeng Pandan. 1: 20,000. September 1910. Pris f. 1,70.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Midlertidig Udlægning af Bøjer og Vagere.

Gjedsør. Østersøen.

Telegrafdirektoratet meddeler, at der fra den 18. ds. og antagelig i ca. 8 Dage vil blive foretaget Reparation af Kablet Gjedsør-Warvenhinde fra Kysten ved Gjedsør og ca. 6000 m ud fra Land regnet i Kabellinien. I dette Øjemed vil der blive udlagt rød-hvide Bøjer og Vagere med røde Flag paa de Steder, hvor Arbejdet foretages. Man advares imod at beskadige eller fjerne disse Bøjer og Vagere, der ere Skibsfarten uvedkommende.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 17. November 1910.

borg 14./11. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 16./11. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 16./11. — Loire, Craignou, pass. Brunsbüttel 13./11. for Bordeaux. — Louise, Larsen, afg. herfra 16./11. til Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. Filadelfia 16./11. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Smyrna 10./11. til Antwerpen. — Morsøe, Sørensen, ank. Stockholm 14./11. — Moskø, Jon Jønsen, pass. Brunsbüttel 15./11. for Antwerpen. — Nicolai II, Clauson Kaas, ank. Antwerpen 3./11. — Nordjylland, Petersborg, afg. Antwerpen 13./11. til Hull. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. Havre 16./11. til Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Hull 15./11. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. New York 15./11. — Pennsylvania, Lissner, afg. Kristiania 5./11. til New York. — Perm, Christensen, ank. London 15./11. — Pregel, Iversen, ank. Riga 17./11. — Saga, Wiberg, ank. Pillau 12./11. — Seine, Damp, afg. Rochelle 16./11. til Dunkerque. — Texas, Muhlhoff, pass. Cascaes 12./11. hertil. — Thyra, Jørgensen, ank. Trondhjem 16./11. — Tiber, Bech, afg. Dartmouth 14./11. til Swansea. — Tyr, Thanning, afg. herfra 15./11. til Windau. — United States, Gotsche, afg. New York 10./11. hertil. — Viking, Meyer, ank. Stettin 17./11. — Hans Gude, ank. Stettin 11./11. — Karin, ank. hertil 15./11. — Vadsø, ank. Manchester 16./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Libau 14./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Nantes 14./11. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Kronstadt 15./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Greenock 10./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Rouen 14./11. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. Hernösand 13./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Karrebaksminde 12./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Methil 13./11. — N. F. Høffding, van Deurs, afg. Holtenu 15./11. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Nørre Sundby 16./11. — J. D. S. Adolph, Fenger, afg. Sevilla 13./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Petersborg 11./11. — Ajax, Brorsen, ank. Danzig 16./11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 12./11. — Neily, Clausen, pass. Gibraltar 11./11. til Livorno. — Fanny, Eriksen, afg. Palma 15./11. til Livorno. — Lilly, Nielsen, pass. Helsingør 14./11. til Barcelona. — Alexy, Lorentzen, ank. Skellefteå 16./11. — Dagny, Sørensen, pass. K. W. Kanalen 6./11. til Palma. — Mary, Bang, ank. Ghent 16./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Grangemouth 12./11. til Kiel. — Johan Siem, Nielsen, afg. Petersborg 9./11. til Dunkerque. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 13./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 9./11. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. London 7./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 4./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Sfax 7./11. til Nantes. — Generalkonsul Pallesen, Christensen, afg. Civita Vecchia 11./11. til Skadowsk. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Sfax 3./11. til Bordeaux. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Taganrog 28./10. — Newa, Dahl, ank. Barry 11./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Valencia 15./11. — Nautik, N. Nielsen, pass. Frederikshavn 15./11. for Alicante. — Nordsoen, Gram, afg. Karrebaksminde 14./11. til Lovisa. — Fylla, Christensen, pass. Emden 14./11. for Sevilla. — Gerda, Iversen, ank. Barcelona 14./11. — Hebe, Gregersen, afg. Brahestad 15./11. til Kristinestad. — Inger, Schiff, ank. Sevilla 13./11. — Johanne, Thøgersen, pass. l'OUessant 10./11. for Malaga. — Laura, Pedersen, pass. Emden 15./11. for Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Methil 15./11. til Esbjerg. — Bodil, Schou, pass. Helsingør 12./11. for Huelva. — Dagmar, Mathiasen, afg. Grimby 13./11. til Rønne. — Norma, Mikkelsen, ank. Jacobstad 13./11. — Alfa, Lauritsen, afg. Hull 13./11. til Malmö. — Marie, Jensen, pass. Hook of Holland 15./11. til Valencia. — Nora, Larsen, pass. Hartlepool 11./11. for Kjøbenhavn.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 16./11. — Martha, Christensen, ank. Cette 16./11. — Elna, Rathje, ank. Granton 13./11. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 10./11. — Simone, Møller, afg. Swansea 9./11. — Jeanne, Terkildsen, afg. Swansea 15./11. — Vera, Riso, ank. Nizza 16./11. — Daisy, Lagesen, ank. Hudiksvall 12./11. — Anine, Leth, ank. Barry 16./11. — Kamma, Løffer, afg. Nizza 14./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 12./11. — Helene, Sørensen, afg. Riga 14./11. — Sjøælland, Dam, afg. Kolding 15./11. — Agnete, Hansen, afg. Reval 12./11. — Hermia, Sonnichen, ank. Antwerpen 12./11. — Alice, Schultz, afg. Libau 15./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Korsør 13./11. — Freja, Nielsen, ank. Malmö 14./11. — Vera, Thing, afg. Marseille 2./11.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Jensen, ank. Göteborg 13./11. — Tranquebar, van Deurs, afg. Sabang 4./11. til Suez. — Siam, Knudsen, afg. Suez 10./11. til Hongkong. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. London 16./11. til Kjøbenhavn. — Pan-gan, Gabe, ank. Genua 14./11. — Bandon, Thomsen, afg. Singapore 2./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, afg. Penang 15./11.

til Socsoe. — Bintang, Juel-Hansen, ank. Bangkok 7./11. — Cathay, Kruse, ank. Pondicherry 7./11.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 5./11. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 5./11. til Demerara. — St. Croix, Kall, ank. London 13./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 14./11. — London, Bom, afg. Kiel 15./11. til Windau. — Paris, Tholander, ank. Boness 11./11. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 13./11. til Kiel.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Aalborg 8./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Libau 9./11. — Roma, v. Thuu, afg. Petersborg 16./11. til London.

Hafnia. Canadia, ank. Frederikshald 12./11. — Euxinia, afg. Newcastle 31./10. til Filadelfia. — Dania, afg. Rotterdam 8./11. til Filadelfia. — Normannia, ank. Port Talbot 2./11. — Livonia, ank. Rouen 8./11. — Carl Hecksher, ank. Marseille 8./11. — Russia, afg. Kiel 14./11. til Windau. — Hafnia, ank. Nantes 8./11. — Kotonia, ank. Esbjerg 16./11. — Sarmatia, afg. Dartmouth 14./11. til Aleksandria. — Gallia, afg. Swansea 12./11. til Bona. — Caledonia, afg. Burntisland 16./11. til Genua. — Frisia, afg. Riga 16./11. til Rotterdam.

Æra. Enigheden, Jensen, ank. Helsingborg 13./11. — Erindring, Nielsen, ank. Honfleur 13./11. — Energi, Jensen, ank. Svendborg 15./11.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, afg. Petersborg 10./11. — Hamlet, Jørgensen, afg. Reval 8./11. — Helge, Pii, afg. Blyth 11./11. — Rolf, Reese, afg. Libau 11./11. — Niels R. Finssen, Olsen, ank. Reval 10./11.

Sejlskibe.

Rønne. Leif, Nielsen, ank. Horsens 7./11. — Karen, Larsen, ank. Königsberg 8./11. — Anne, ank. Hobro 8./11. — Argus, Holm, ank. Mariager 12./11.

Svendborg. Sophie, Mikkelsen, ank. Kjøbenhavns Red 8./11. — Capella, Hansen, ank. London 10./11. — Minerva, Fuglsang, ank. Stettin 10./11. — Niels Juel, Olsen, ank. Granville 10./11. — Leif, Andersen, ank. Reval 9./11. — Vera, Jensen, ank. Inverness 9./11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Hernösand 6./11. — Noah, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Kamma, Fisker, ank. Kjøbenhavns Red 10./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Kjøbenhavn 11./11. — Libra, Hansen, ank. Svendborg 11./11. — Jason, Jørgensen, ank. Bogense 11./11. — Ellen Kristine, Petersen, ank. Boness 11./11. — Vega, Jeppesen, ank. Fjellebroen 12./11. — Triton, Nielsen, ank. Leith 11./11. — Urda, Hansen, ank. Wemyss 11./11. — Helge, Carlsen, ank. Borgon 10./11. — Union, Olsen, ank. Aalborg 11./11. — Venus, Andreasen, ank. Dysart 12./11. — Belona, Nielsen, ank. Aarhus 13./11. — Union, Olsen, ank. Thisted 13./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Kiel 12./11. — Casper, Hansen, ank. Hull 12./11. — Doris, Købke, ank. Rønne 12./11. — Yrsa, Sørensen, ank. Gravund 14./11. — Concordia, Henriksen, ank. Kristiania 14./11. — Hertha, Hansen, ank. Oscarshavn 15./11. — Emanuel, Bentzen, ank. Helsingør 15./11. — Embla, Petersen, ank. Dieppe 16./11. — Pampa, Jensen, ank. Sønderborg 16./11. — Lauritz, Dam, ank. Kjøbenhavns Red 13./11. — Mine, Jørgensen, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Königsberg 14./11. — Petra, Skov, ank. Neustadt 15./11.

Æra. Hansigne, Boye, ank. Heiligenhafen 14./11. — Ingolf, Olsen, ank. Blyth 14./11. — Alf, Folmer, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. p. R. t. Karlskrona. — Skandia, Fabricius, ank. Kragerø 12./11. — Freya, Petersen, ank. Samso 14./11. — Neptune, Jensen, ank. Udbyhøj 14./11. — Argo, Clausen, ank. West Wemyss 12./11. — Ariel, Christensen, ank. Heiligenhafen 11./11. — Maagen, Mortensen, ank. Setubal 14./11. — Christiane, Bager, ank. Sølvborg 14./11. — Marry, Andersen, ank. Harwich 14./11. — Mars, Stegmann, ank. Pillau 14./11. — Anne, Schmidt, ank. Karlshavn 14./11. — Merkur, pass. Dungeess 11./11. — Chr. H. Rasmussen, Rasmussen, ank. Trapani 13./11. — Hamlet, er den 29. Oktober rapporteret paa 47° N. Br. 45° V. Lgd., med alt vel om Bord. — Svip, Jensen, ank. Masnedund 14./11. — Abba, Petersen, ank. Svendborg 14./11. — Mathilde, Hansen, ank. Pillau 14./11. — Bion, Petersen, ank. Udbyhøj 15./11. — Mester, Petersen, ank. Malmö 15./11. — J. A. Kromann, ank. Lissabon 14./11. — Æra, Christensen, ank. Kjøbenhavns Red 14./11. p. R. t. London. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 14./11. — Emanuel, Svane, ank. Blyth 15./11. — M. Hay, Petersen, er afg. St. Juliens fra Figueira. — H. C. Grube, pass. Cuxhaven 15./11. for Hamburg. — Nielsine, Christensen, ank. Kjøbenhavn 14./11. — Irene, Jørgensen, Kirekudbright 14./11. — Anne, Mikkelsen, ank. Havre 15./11. — Argus, Jensen, afg. Hernösand 14./11. til Themsen.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 18. November 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Porhydrometret. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havvarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
 Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“
 St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.
 Bugsererselskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadene Førerere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.

... THE ...

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.
 (SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.
 Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“
 Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
 Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.
 Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.
 Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
 Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
 kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie
Alt Skibsarbejde udføres.
 Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
 Klostergade 14. Aarhus. 137.

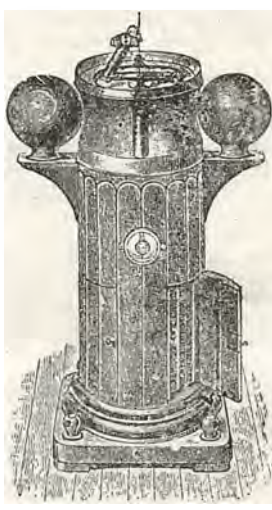
Sibskhypothekbanken
 Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
 1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
 Amaliegade 41, Kjøbenhavn
 Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
 Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
 Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
 Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

Iver C. Weilbach & Co.
Nautiske Etablissement
 Tlf. Central 1027. Amaliegade 30. Øbro 125 u

Kompasser
 eller
 Lord Kelvins System
 eget Fabrikat.
 Spritkompasser
 E. S. Ritchie & Sons
 originale
 samt af eget Fabrikat
 Baadskompasser
 (Sprit og tørre)
 i Kasse eller Hus med
 Lampe.
 Azimutinstrumenter
 Pejlstøtter
Kikkertor
 dobbelte og lange
 Sextanter og Oclanter
 med og uden
 Kew Certifikat
Reparationer
 udføres.



Walkers
 originale
 Lodde- og
 Loggeapparater
 Fuldfarls
 Loddemaskiner
 Loddespil
Loddewire
 (enkelt og dobbeltslaet)
 Barometre
 Hydrometre
 Clinometre
 Megaphoner
 Parallellinealer
 Passere
 Forstørrelsesglas
Lanterner
 med og uden Certifikat
 Morses Signallanterner
 m. m.
Reparationer
 udføres.

Deviationsundersøgelser af Kompasser i alle Slags Fartøjer.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok
 H. V. Buhl & Co. A/S
 Frederikshavn
 Nybygning af Staal- og Træskibe:
 Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtene etc.
Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
 16'—0 Dybde over Blokkene
Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.
 Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
 Carlhoftermann, Kjøbenhavn.

„Dansk Søfartstidende“
 har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
 er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
 ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
 Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
 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.

Kjøbenhavn, d. 22. November 1910.

Panama-Kanalen. De mægtige Sluseporte, som skal opstilles i Panama-Kanalen, er nu i Arbejde paa Værksteder i Pittsburg. De vil blive Verdens største Porte, skriver »Hamb. Corr.« Ialt skal der bygges ikke mindre end 92 Stykker af disse uhyre Sluseporte, af hvilke hver enkelt har en Højde som et seksetages Hus, en Bredde af c. 20 Meter og en Tykkelse af over 2 Meter. Der vil til Bygningen af dem medgaa c. 60.000 Tons Staal, hvilket er otte Gange saa meget som til Eiffeltaarnet. Disse Porte, der er et af den moderne Vandbygningstekniks størstede Værker, vil skill ad i mindre Dele blive transporteret til Landtungen ved Panama for at blive samlet paa selve Stedet. Fuldførelsen heraf vil tage tre Aar. Ved Anlægget af Sluserne er der taget Hensyn til en fremtidig Forøgelse af Skibenes Størrelse. Det vil saaledes være muligt for Skibe, der er en halv halv Gang større end de største Skibe, som bliver bygget nu for Tiden, at passere gennem Sluseportene. Sluserne vil alene komme til at koste over 22 Millioner Mark. Efter Teknikernes Beregning vil man daglig kunne lade henved Hundrede store Skibe passere Kanalen.

Datoen for dennes Aabning er foreløbig fastsat til den 11. Januar 1915, men Overingeniøren, Oberst Goethals, har, i Følge »Daily Chronicle«, forsikret Præsidenten for De Forenede Stater, at Kanalen vil være færdig længe før den Tid.

Et stærkt undersøisk Jordskælv blev for kort Tid siden iagttaget i Atlanterhavet. En Korrespondent til »Hamb. Corr.« telegraferer derom fra London: Allerede for nogen Tid siden naaede den Efterretning London fra den tyske Damper »Albingia«, at den paa sin Rejse fra New York til Jamaica havde oplevet et stærkt undersøisk Jordskælv. Nu melder Kaptajnen paa Damperen »Cadillac«, der netop er ankommet til Filadelfia fra Rotterdam, at han har iagttaget et overordentlig stærkt undersøisk Jordskælv midt i Atlanterhavet. Tidlig om Morgenen kom pludselig en Bølge saa høj som Masten rullende, hvilken det var umuligt at undgaa. Alle Mand, selv Fyrbøderne, kom op paa Dækket for at afvente Katastrofen. Kaptajnen lod Skibet styre med Boven lige imod Bølgen for at yde saa lidt Modstand imod denne som muligt. »Cadillac« blev kastet højt op i Vejret, men gled dog forholdsmæssig rolig ned i den efter Bølgen frembrusende Flod, der oversvømmede Dækket og skyllede alt bort, som ikke var tilstrækkelig fastgjort. Vandet sydede og boblede til alle Sider, som om det kogte, og her og der steg det til Vejrs som mægtige Springvand. Tusinder af døde Fisk flød senere op fra Dybet.

Fritagelse for Havneafgifter i Messina og Reggio. Det italienske Gesandtskab i Kjøbenhavn har meddelt Udenrigsministeriet, at saavel italienske som fremmede Skibe, der anløber Messina og Reggio, i 15 Aar fra den 13. Juli 1910 at regne er fritaget for at betale nogen Afgifter eller Havnepenge.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet).

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1) den Skibe kommende fra Distriktet fra Manfredonia til Taranobugten paalagte Karantæne er ophævet, og Skibe kommende herfra tilstedes derfor fremtidig fri Adgang efter personlig Lægeundersøgelse;

2) den Skibe kommende fra Strækningen fra Taman til Batum paalagte to Dages Karantæne ophæves, og Skibe kommende herfra tilstedes derfor fremtidig fri Adgang efter Lægeundersøgelse;

3) den Skibe kommende fra Odessa paalagte fem Dages Karantæne indskrænkes til 24 Timers Karantæne, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion;

4) Skibe, der har forladt Rodosto fra d. 18. Oktober (gl. Stil) at regne, paalægges 24 Timers effektiv Karantæne, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion;

5) den Skibe kommende fra Havnene i Bugten ved Neapel paalagte Karantæne er ophævet, og Skibe kommende fra disse Havne tilstedes derfor for Fremtiden fri Adgang efter Desinfektion af Mandskabets og tredje Klasse Passagerers Effekter samt personlig Lægeundersøgelse.

Kedelsprængning. I Muddermaskinen »Limfjorden«, der ligger i Søby Havn, har der forleden Morgen fundet en Kedelsprængning Sted.

Efter et nylig stedfundet Eftersyn var Kedlen tom, og man har saa uden at undersøge Vandstands-Maaleren tændt Fyr under den tomme Kedel, hvilket har forarsaget Eksplosionen. (»Berl. Tid.«)

Toldklarering i Swinemünde. Toldautoriteterne i Swinemünde er gaaet ind paa, at Dampskibe, der ankommer til Havnen om Natten, d. v. s. mellem Kl. 10 Aften og 7 Morgen, kan blive klareret paa en hvilken som helst Tid om Natten, saaledes at de straks kan fortsætte Rejsen til Stettin, naar Toldvæsnet i Swinemünde er blevet underrettet i Forvejen om deres Ankomst, ikke senere end Kl. 9½ Aften.

Dette er selvfølgelig af stor Betydning for Skibsfarten, da Damperne saaledes kan være parat til tidlig om Morgenen at begynde at losse i Stettin og derved sparer en halv Dag. (Eng. Konsulatsberetning for Pommern 1909.)

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Firmaet Cadenius & Grahn i Kotka skriver den 17. ds. til os: »Vi har fornylig modtaget Meddelelse fra Autoriteterne om, at Isbryderen »Sampo« vil blive stationeret ved Kotka i Maanederne December og Januar, forudsat at den ikke behøves ved Hangö. Da Hangö imidlertid plejer at være fri for Is et Par Maaneder længere end Kotka, venter vi at beholde Isbryderen her, saalænge Trafikken kræver det. I den Tid Isbryderen er her, vil der ikke være Fare for, at Damperne skal fryse inde her, og Sejladsen til og fra Kajerne vil være fuldstændig sikker.

For Baade, som skal laste paa Reden fra Lægtene, vil det derimod være forbundet med Risiko efter de første Dage af December, paa Grund af Vanskeligheden ved at slæbe Ladningen ud, hvis vi faar stærk Frost. Vandet er nemlig for lavt for Isbryderen ved Savmøllernes Pladser. Vi har haft et Par Graders Frost og et tyndt Isdække paa Inderhavnen, men for Øjeblikket er Vejret mildt, og Isen er forsvundet igen.«

Faldet over Bord og druknet. Nyborg, 20. November. (Ritz. Bur.) Kaptajn Erik Christensen, Fører af Jagten »Enigheden« af Svendborg, paa Rejse fra Skelskjør til Svendborg, faldt i Nat over Bord i Storebælt og druknede.

Højesteretsdom.

Skonnert »Elise Marie«s Stranding paa Sjællands Rev
d. 31. Decbr. 1909.

Som meddelt ved en Notits her i Bladet har denne Sag, der med Rette har været Genstand for megen Omtale, faaet sin endelige Afgørelse ved Højesterets Dom af 24. Oktober d. A.

Vi gengiver nedenstaaende saavel den københavnske Overrets Dom i Sagen af 24. Juni d. A. som selve Højesteretsdommen:

Under nærværende fra Dragsholm Birks Ekstraret til Landsoverretten i København indankede Sag tiltales Skibsfører Johan Frederik Olsen Kryger af Marstal, der er født i Sverig d. 24. April 1862 og ikke fundet forhen straffet, for Brandstiftelse.

Sagens Omstændigheder er følgende:

Den 31te December f. A. om Aftenen ved 10-Tiden strandede Skonnerten »Elise Marie« af Marstal paa Sjællands Rev c. $\frac{1}{4}$ Mil fra Land. Skibet, som var paa Rejse fra Libau til Aarhus med en Ladning Hampefrøkager, blev ført af Tiltalte, og havde foruden Føreren en Besætning paa tre Mand. Ved stadig Pumpning holdtes Skibet, der stod fast paa Revet, læns indtil den følgende Dags Formiddag, da Vandet ved 9-Tiden trængte ind i Lastrummet, hvor det efterhaanden steg til otte Fod. Under et ved Middagstid den 1. Januar d. A. afholdt Skibsraad blev det paa Tiltaltes Forslag besluttet, at Besætningen skulde forlade Skibet, der var fuldstændig læk, og hvis Ror var slaaet ud af sit Leje, men forinden sætte Ild paa det for at forebygge, at andre Skibe kom til Skade ved det.

Tiltalte hældte derpaa nogle Potter Petroleum ud over Agterdækket og ned i den derunder værende Kahyt, i hvilken Vandet endnu ikke var trængt ind, og satte Ild paa den udhældte Vædske, medens Skibets Bedstemand efter Tiltaltes Ordre overhældte Forlukafet med Petroleum fra en Dunk, som Tiltalte rakte ham, og stak Ild deri. Efter Tiltaltes Ordre blev der nu af Mandskabet kastet Plankestumper og Hampefrøkager ned i det brændende Forlukaf, ligesom der blev hugget Hul i Skoddet mellem dette Lukaf og Lastrummet, for at Ilden kunde faa bedre Næring.

Imidlertid var Strandingen, idet den hidtil herskende Taage lettede, bleven bemærket fra Land, og efter at Sviters Bjergningsentreprise var bleven underrettet om Strandingen, roede to Fiskere ud til Skibet, paa hvilket de fandt hele Agterdækket og Kahytten i Brand, hvorhos de bemærkede, at der stod Røg og Flamme ud af Forlukafet. Kort efter forlod de, idet Slukningsforsøg maatte anses for unyttige, atter Skibet og samtidig, Kl. c. $1\frac{1}{4}$ Eftermiddag, roede Tiltalte og Skibets øvrige Besætning i Land i Skibets egen Jolle. Kun en ubetydelig Del af Mandskabets Tøj, der ikke var assureret, blev taget med i Jollen. Tiltalte, som havde sit Tøj assureret, medbragte foruden Skibets Papirer, sit bedste Sæt Tøj.

Lidt senere samme Eftermiddag, da en Motorbaad ankom til Strandingsstedet, lod Tiltalte sig ro ud til Skibet, i hvis Lastrum Vandet nu stod i Højde med Vandet udenfor. Det lykkedes ved denne Lejlighed at bjerge nogle Sejl, en Ankerkæde m. m.

Den næste Dags Morgen kom Bjergningsdamperen »Bien« til Gniben, men sejlede atter bort uden at have været henne ved Strandingsstedet, idet man efter de om Forholdene modtagne Oplysninger ikke mente at kunne gøre noget for Skibets Bjergning.

Den 3. Januar maa Skibet anlages at have været fuldstændig Vrag og Bjergning af det og dets Last udelukket. Overdelen af Skibet var paa dette Tidspunkt borte og Underdelen hugget itu, medens Masterne, som tilsyneladende ikke var berørt af Ilden, laa ved Siden af Vraget.

Medens det er oplyst, at Agterdækket og Kahytten

er bleven fortæret af Ilden, foreligger iøvrigt ingen nærmere Oplysning om den Skade, som er bleven foraarsaget af Ilden, hvorved bemærkes, at Skibet allerede nogle faa Dag efter Strandingen saa godt som fuldstændigt var forsvundet under Vandet.

Skibet var bygget i 1874, det maalte 78,67 Netto Reg.-Tons og tilhørte Skibsreder Hans Mortensen Seier med $\frac{25}{100}$, Enkefru Anna Egedia Rasmussen med $\frac{38}{100}$ og Tiltalte med $\frac{37}{100}$. Det var forsikret i Søassuranceforeningen »Æro« saavel mod Brandskade som mod Søskade for 7,500 Kr., saaledes at dette Beløb med Fradrag af 2 pCt. skulde udbetales Ejerne i Tilfælde af totalt Forlis, medens der, saafremt Skibet i Strandingstilfælde blev bjerget uden at være i en saadan Tilstand, at Kondemnation maatte finde Sted, kun vilde blive udbetalt Ejerne en Del af det til dets Istandsættelse fornødne Beløb.

Ladningen var assureret i et tysk Forsikringselskab for 16,000 Rmk.

Tiltalte gjorde den 2. Januar Anmeldelse i Henhold til Sølovens § 40 til Dragsholm Birks Kontor om den skele Stranding.

Tiltalte har forklaret, at Tanken om at sætte Ild paa Skibet først er opstaaet hos ham umiddelbart, forinden han lod afholde Skibsraad. Han har herom nærmere forklaret, at han ved Foretagelsen af det nævnte Skridt dels tilsigtede, saaledes som han foregav i Skibsraadet, at forebygge, at andre Skibe skulde komme i Ulykke ved at støde paa det strandede Skib, dels ogsaa, at man fra Land skulde blive opmærksom paa Skibet og komme ud og bjerge dets Inventar. Tiltalte har imidlertid erkendt, at hans Hovedbevæggrund til at sætte Ild paa Skibet under de foreliggende Omstændigheder var den, at han derved vilde forebygge, at Skibet blev bjerget, for saaledes at opnaa, at den fulde Forsikringssum med det tidligere omtalte Fradrag af 2 pCt. som Følge af Skibets totale Forlis kunde blive ham og hans Medejere udbetalt og for paa den anden Side at afværge det Tab, som han som Medejere af Skibet kunde befrygte at komme til at lide ved i Tilfælde af det stærkt beskadigede Skibs Bjergning at skulle deltage i Udredelsen af de med dets Istandsættelse forbundne betydelige Udgifter.

Under et paa Overrettens Foranledning optaget Reasumtionsforhør har Tiltalte vel tilbagekaldt sin Tilstaaelse om at have paasat Ilden for af den anførte Grund at forhindre, at Skibet blev bjerget, og gjort gældende, at hans Motiv til at sætte Ild paa det strandede Skib udelukkende eller i alt Fald hovedsagelig har været det at hindre Ulykke for andre Skibe, idet han har tilføjet, at han ved Ildspaaættelsen muligvis ogsaa har haft Hidskaldelse af Hjælp for Øje.

Til denne Tiltaltes ganske ubestyrkede Tilbagekaldelse af sin fornævnte under Forhørene ved Underretten gentagne Gange afgivne Tilstaaelse vil der imidlertid ikke kunne tages noget Hensyn.

Idet endnu bemærkes, at det efter de foreliggende tildels efter Sagens Paadømmelse tilvejebragte Oplysninger ikke med Sikkerhed kan oplyses, om Skibet, da Ildspaaættelsen fandt Sted, var i en saadan Tilstand, at det kunde bjerges, eller om det allerede paa dette Tidspunkt var Vrag, samt at Fare for Menneskeliv ved Ildspaaættelsen maa anses for at have været udelukket, vil Tiltalte for sit foranførte Forhold være at anse efter Straffelovens § 281 I og II, jfr. § 46 efter Omstændighederne og under Hensyn til midlertidig Straffelovs § 13 med Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 120 Dage.

I Overensstemmelse hermed vil Underretsdommen, som i Medfør af Straffelovens § 282 I, jfr. midlertidig Straffelovs § 13 har anset Tiltalte med lige Fængsel i 60 Dage, saaledes at Straffens Fuldbyrkelse i Medfør af sidstnævnte Lovs Kapitel 3 eventuelt skulde bortfalde, være at forandre, medens den i Henseende til Erstatning, hvorpaa der af Tiltaltes Medejere af Skibet og fornævnte Søassuranceforening under Sagen er nedlagt Paastand, men for hvis nærmere Fastsættelse Sagens Oplysninger

ikke afgiver fornødent Holdepunkt, og Aktionens Omkostninger, som det rettelig er paalagt Tiltalte at udrede, vil være at stadfæste.

I Salær til Aktor og Defensor for Overretten vil Tiltalte have at betale 30 Kr. til hver.

Paa dette Grundlag kom Højesteret i Dom af 24. Oktober til følgende Resultat:

For det af Tiltalte udviste i den indankede Dom fremstillede Forhold vil han være at anse efter Straffelovens § 287, 1ste Stykke. Straffen findes at kunne bestemmes — jfr. midlertidig Straffelovs § 13 — til Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 80 Dage.

Thi kendes for Ret:

Johan Frederik Olsen Kryger bør hensættes i Fængsel paa sædvanlig Fangekost i 80 Dage. I Henseende til Aktionens Omkostninger bør Landsover- samt Hof- og Stadsrettens Dom ved Magt at stande.

I Salær for Højesteret betaler Tiltalte til Højesterets-sagførerne Hansen og Liebe 60 Kr. til hver.

Kaptajn Hans Peter Forum Thomsen.



Som kortelig meddelt i nærværende Blads Nummer af 15. ds. er Skibsfører Hans Peter Forum Thomsen fra S/S. »Frederik« afgaaet ved Døden i Königsberg den 11. ds.

Kapt. Thomsen var i Anciennet *D. F. D. S.*' ældste Skibsfører, han var født i Varde den 4. April 1847 og tog Styrmandseksamen paa Fanø 1867. Han indtraadte i Selskabet som 2den Styrmand i April 1873, aftjente samme Aar Orlogstjenesten som Reserveofficer og blev derefter atter ansat som 2den Styrmand i »Phønix«; blev 1ste Styrmand i Marts 1874 i »Riberhus«, der førtes af hans Broder Kapt. Thomas Thomsen, og aabnede med dette Kreaturfarten paa Ruten Esbjerg—England. Han ansattes som Fører af S/S. »Esbjerg« i Marts 1878 og førte derefter »Anglo Dane«, »Kursk«, »Kasan« og »Frederik«, sidstnævnte Skib har han ført siden August 1899. Kapt. T., der i flere Aar havde været sygelig, passede desuagtet med en beundringsværdig Energi sin Stilling, indtil han saa at sige faldt paa sin Post. Han tilsaa endnu samme Dag, som han døde, Indladningen i Königsberg og blev af Styrmanden fulgt ned i sin Kahyt, som han sagde, for at hvile sig lidt, men da han kort efter blev tilset, var han død: han havde saaledes haft en let og smertefri Død, idet han nemlig sad i samme Stilling, i hvilken Styrmanden havde efterladt ham. Han var

en Mand med mange Venner og ingen Uvenner, respekteret og afholdt af alle, saavel Overordnede som Underordnede, hvorom da ogsaa det store Følge, som overværede hans Begravelse, bar Vidne. Jordfæstelsen fandt Sted fra Sct. Jacobs Kirken den 16. ds. Kirken var smukt oplyst og dekoreret med grønne Planter. Ved Kisten, som var bedækket med Kranse, hvorover det danske Flag var udbredt, paraderede ti af Selskabets Styrmand samt to med det danske Flag og Selskabets Kontorflag. Desuden havde Skibsførerforeningen givet Møde ved to af dens Medlemmer, ligeledes med Foreningens Flag. Efter en smuk og gribende Tale af Provst Rasmussen, bares Kisten ud af Kirken af Styrmandene, som ogsaa ledsagede Kisten til Graven paa Garnisons-Kirkegaarden. I det store Følge bemærkedes mange af Selskabets overordnede Personale, ligesom den Afdødes Kolleger havde givet Møde i stor Hængde. Der var sendt en Mængde signerede Kranse, saaledes fra D. F. D. S., fra samme Selskabs Kaptajner og Begravelseskasse, fra Besætningen paa »Frederik« med flere. Kapt. T. efterlader sig Enke og tre Børn, en ugift Datter, en Søn, som er ansat i Post-Etaten samt en Søn, der har begyndt sin Løbebane som Sømand i Skoleskibet »Viking«; sidstnævnte vil altsaa først i Hull ved »Viking«s Ankomst dertil erholde den sørgelige Meddelelse om Faderens Død.

„Vikinger“

Vi har modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 84 for 1. November 1910 har den anonyme »Skipper« taget til Genmæle mod min Artikel af 27. September d. A.

I en Debat som denne vilde det sikkert være heldigst, om Vedkommende lod Masken falde og underskrev sine Artikler med sit Navn, i modsat Fald vil dette blive mit sidste Indlæg i denne Sag. I min Artikel har jeg kun henvist til, at vi i Danmark har et godt brugeligt Materiale i vore Sejlskibe, hvor unge Mennesker kan faa den fornødne Sømandsuddannelse saavel til Sejl- som til Dampskibe, og naar den ærede Indsender i sin sidste Artikel glæder sig ved at have faaet en kærkommen Lejlighed til at tilbagevise mine grundløse Beskyldninger om, at Dampskibsførerne undervurderer vor Sejlskibsfart, da tjener nærværende til Oplysning om, at jeg i min Artikel skrev visse Dampskibsførere, og dermed er ikke sagt alie. Naar den ærede Indsender tilraader de unge Mennesker fra »Viking« at søge Hyre med fremmede Nationers store Skibe som Matroser, da tillader jeg mig, som kendt med de Forhold, at oplyse om, at dette vilde være meget uheldigt for de unge Mennesker.

Mønstrer en ung Mand efter endt Fart med »Viking« f. Eks. om Bord i et stort tysk Sejlskib som Matros, da tror jeg at kunne forudsige en saadan ung Mand et Nederlag; han vil simpelthen gaa i staa paa ethvert Arbejde, og Følgerne heraf vil blive, at vedkommende unge Mand bliver sat tilbage baade i Rang og Hyre. Han vilde altsaa blive Dreng og blive behandlet som saadan og tilmed blive Genstand for Ydmygelser af en Art, som nødig skulde overgaa en dansk »Viking«.

At den Uddannelse, som de unge Mennesker har erhvervet sig paa »Viking«, er utilstrækkelig for en Befalingsmand i vore danske Sejl- og Dampskibe, derom kan jo ikke tvivles, — selv om de unge Mennesker har gennemgaaet et Kursus i Skoleskibet under sagkyndig Vejledning og efter et fast Program. Man har nemlig et nyt Program hver Dag i et Skib, og at kunne arbejde efter dette opnaas kun gennem en lang og praktisk Sømandsuddannelse i Koffardifart.

At den danske Sejlskibsflaade har et smukt Renommé i Udlandet, og at visse Nationer kunde ønske sig et saadant, er velkendt. Kommer man f. Eks. til de større tyske

Havnsteder, betales der ofte ret store Beløb af unge Mennesker for at faa Hyre paa et dansk Sejlskib, da en Fart paa et saadant Skib i Tyskland betragtes som en Garanti for, at Vedkommende har faaet en god Sømandsuddannelse.

At »Viking«s Elever har gennemgaaet en bedre Skole end den, de unge Mennesker faar i danske Sejlskibe, savnes der endnu Beviser for, men dette Spørgsmaal vil forhaabentlig ad Aarø blive løst; blot disse Erfaringer ikke maa indhøstes paa Bekostning af Menneskeliv.

Som et Vidnesbyrd om den danske Sømandsstands Dygtighed kan tjene de for danske Sejlskibe enestaaende Assuranceforhold og den Omstændighed, at vor Sejlskibsflaade befarer alle de farligste og vanskeligst tilgængelige Havne i Verden.

Naar jeg i min forrige Artikel henviste »Vikingerne« til at søge Hyre i danske Sejlskibe som Letmatroser, har dette ikke været med det pekuniære Forhold for Øje, vi klarer os sikkert uden Bistand fra nogen Side, men nærmest for at paapege en Vej, hvor de bedst kunde fuldføre deres Sømandsuddannelse. Det kunde være ønskeligt at faa oplyst, til hvilke Skibe disse Vidunderer er bestemt, jeg finder ikke, at vi i Danmark har Skibe, som ikke lader sig føre af den bestaaende Navigatorstand, da det jo nemlig er en Kendsgerning, at den danske Navigator i alle Henseender staar paa Højde med Udlandets.

Praktisk Erfaring og Økonomi er en Livsbetingelse for vor Skibsfart, hvad de senere Aars Misérer taler tydeligt nok for, men disse Egenskaber kan for Sømandens Vedkommende umulig tilegnes paa »Viking«, medens de er en Hovedfaktor i vore Sejlskibe, hvorpaa der sikkert kan arbejdes videre.

Den ærede Indsender maa have en meget daarlig Forestilling om Forholdene i vore Sejlskibe, naar han mener, at Uddannelsen bestaar i, at den ene Dreng lærer den anden; disse Skibes Besætning bestaar i Reglen af seks à syv Mand inklusive Fører og Styrmand, og jeg vil kun her pointere, at den Orden og Akkuratelse, som findes i danske Sejlskibe, yder en god Garanti for, at de unge Mennesker udfører deres Arbejde under sagkyndig og god Vejledning.

At de unge Søfolk i Sejlskibe søger Selskab med Bærmen i Havnstederne er tildels en skammelig Beskyldning, som bør tilbagevises, og at de unge Mennesker kan faa Lov til at bortødsle indtil 30 Kr. i Lømmepenge om Maaneden er ligesaa grundløst. Deres Kaptajn er deres Økonom, og han laver sig simpelthen selv Løven paa det Omraade, saa den bliver forsvarlig og passende. Jeg har aldrig hørt, at Lovens Arm har ramt en Fører, hvor denne har holdt tilbage paa den unge Sømands ofte surt for-tjente Penge. Sluttelig skal jeg bemærke, at jeg for min Del aldrig har undervurderet Betydningen af Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd, »Viking«, men den er og maa kun betragtes som en Pogeskole, hvilket jeg tror, at Størstedelen af Navigatorstanden tillige med den anonyme »Skipper« vil indrømme.

Th. Andersen.

Fører af 3/m. Sk. »Leif« af Thuro.

Fragtmarkedet.

Angaaende de mindre Skibe har Nordtyskland atter været fastere i afvigle Uge og gennemgaaende betalt højere Rater. Medens Königsberg vedblivende noterer 6 M. Rugbasis, slutter Danzig for Rug 6½ M., og Colberg for Havre 7 M.; Stralsund noterer nu for Rug 4½ M., Greifswald 4½ à 5 M. og Barth 5 à 5¼ M. Stettin er derimod ret flov og slutter til omkring 3 à 3½ M.; Rostock er ogsaa lavt stemt med 3½ à 3¾ M., hvorimod Lübeck har Laster nok og gennemfører 4 M. Hvad Rusland angaar

har Riga i den senere Tid været meget flov, ligesom Libau kun antager derliggende Skibe. Fra Sverig synes Stenlasterne at tynde ud; Karlshamn og nærliggende Pladser noterer nærmest kun til Greifswald 3½ M., Hamburg 4½ M., Halmstad nu kun til Hamburg 3¾ M., Lysekil til Kiel og Flensborg 4 M. Norge har flere Feldspathladninger til Stettin 5¼ à 5½ M.; Danmark udhyder Byg til Norge 5 à 6 Kr., Kjøbenhavn 12 Øre samt flere Hvedeladninger til Sydsverig. Bl. a. sluttedes til Åhus 16 Øre, Kalmar 3½ og 4 Kr. Kjøbenhavn har fragtet livligt i sidste Uge, saaledes for Soyakager til Wisby 6 Kr., Trelleborg 3 Kr. og for Bomuldsfrøkager til Frederikshavn 20 Øre, Randers 18 Øre, Aalborg 15 Øre samt fra ventende Damper for Hvede til Halmstad 10 Øre, Åhus 11 Øre; fra samme Damper udbydes endnu flere Hvedelaster, særlig til jyske Havne.

Fra Sø og Land.

Et sunket Oldtidsskib. I Aaret 1907 oplagede Svampeskibene Vraget af et sunket Skib ved Kysten af Tunis paa 39 Meter Vand, og nærmere Undersøgelser af Vraget har vist, at dette maa være af et Skib, der var gaaet under paa Rejse fra Grækenland til Tunis med en overordentlig kostbar Last af Marmorsøjler og Kunstgenstande.

I »Académie des inscriptions« i Paris har Direktøren for Oldtidsmindermærkerne i Tunis givet en højst interessant Oversigt over Resultaterne af Regeringens Dykkerarbejder ved Vraget i den forløbne Sommer. Skibet skriver sig sikkert fra den kristne Tids Begyndelse, det har været ladet paa Dækket med Marmorsøjler, medens man i Lasten har fundet en Masse Kunstsager, Vaser, Kandelabre og Marmorgenstande.

I første Linie nævnes fem store Broncestatuetter, der er meget gamle og har holdt sig fortrinligt. En dansende og syngende Eros betegnes som et vidunderligt Stykke, og samme Omtale faar en Satyr og enkelte andre Statuetter. Stor Opmærksomhed har ligeledes en Statuette af en siddende Skuespiller vakt. Af Erosstatuetten manglede først en Arm, men den er nu bleven fisket op, Statuetten synes at være en Kopi af en Statue af Praxiteles, der omtales af Kallistratos, og af hvilken der ikke hidtil var fundet noget Eksempel. (»Berl. Tid.«)

En eventyrlig Rejse. En i dette Efteraar afdød britisk Forretningsmand Cowie, der havde arbejdet sig op til at blive Formand for Bestyrelsen af »British North Borneo Company«, foretog for mange Aar siden sin første Rejse ud til Østasien i en 14 Tons Yacht med Hjælpe-maskine. I dette Fartøj tog Cowie Hyre som Maskinist. Yachten var købt af en forhenværende Skibsfører til en meget lav Pris dels for at faa en billig Rejse til Singapore, og dels fordi han mente at kunne sælge Fartøjet der. Dette syntes imidlertid saa ubrugeligt til en Rejse paa 9,000 Sm., at Føreren ikke kunde formaa en eneste virkelig Somand til at sejle med sig. Om-sider lykkedes det ham dog at engagere en Kok og at bevæge tre unge, eventyrlystne Amatører derimellem Mr. Cowie, til at gaa med. Paa tre Dage nær, hvor Maskinen arbejdede, blev Rejsen fra Glasgow til Østasien, som varede i fem Maaneder, foretaget under Sejl. Yachten var nær strandet paa Nordvestkysten af Irland under en frygtelig Storm. I Suez-Kanalen sank den i Timsa Søen efter at have været i Kollision med en Muddermaskines Anker, men den for-vovne Besætning fik den dog taget op igen og repareret og fortsatte derefter Rejsen med det meste af Provianten ødelagt af Søvand. De kølhalde Skuden i Dyndet ved Aden og tog Skruen af i Haab om at gøre Skibet til en hurtigere Sejler. Tilsidst naaede de dog deres Bestemmelsessted efter i Maaneder at have været udsat for at dø af Hunger.

Havarier og Forlis.

Til Lloyds Register of British and Foreign Shipping er der indgaaet Beretning om 195 Damp- og Sejlskibe paa over 100 Tons, som er udgaaet af Handelsflaaden i dette Aars 2det Kvartal; heraf var 101 Dampskibe og 94 Sejlskibe.

Aarsagerne til Forlisene var for Dampskibene: 4 brændte, 5 sank, 1 forsvandt, 2 savnes, 11 gik tabt ved Kollision 25 blev totale Vrag ved Stranding og endelig kondemneredes eller ophuggedes 43 af forskellige Aarsager.

Af Nationalitet var af Dampskibene: 53 britiske, 2 østerig-ungarske, 1 chilensk, 1 kinesisk, 2 hollandske, 8 franske, 4 italienske,

7 norske, 2 russiske, 7 sveuske, 2 amerikanske, 2 spanske, 3 belgiske, 6 japanske.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: 2 forladt i Søen, 2 kondemneret paa Grund af Søskade, 2 brændt, 5 gik tabt ved Kollision, 5 sank, 2 savnes, 21 blev totale Vrag ved Stranding og endelig kondemneredes eller ophuggedes 55 Sejlskibe af forskellige Aarsager.

Af Nationalitet var af Sejlskibene: 21 britiske, 11 nordamerikanske, 6 franske, 2 danske, 1 brasiliansk, 3 tyske, 1 italiensk, 34 norske, 6 russiske, 9 svenske.

Til Bureau Veritas er i September Maaned 1910 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 5 amerikanske, 8 britiske, 2 danske, 2 franske, 1 tysk, 1 italiensk, 8 norske, 1 russisk, 1 svensk; ialt 29; Dampskibe: 2 amerikanske, 1 belgisk, 13 britiske, 1 dansk, 2 tyske, 2 japanske; ialt 21.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 7, Kollision 5, Ild 1, sunket 1, kondemneret 1, ophugget 13, savnet 1; for Dampskibene: Stranding 5, Kollision 4, Ild 3, sunket 1, ophugget 8.

Albertine, Galease af Marstal, der, som meddelt, indløb Læk til Frederikshavn, har fortsat Rejsen til Lübeck for at reparere der. Scotia, Dpsk. af Königsberg, der, som meddelt, var grundstødt paa Middelgrunden, er, efter at have løstet c. 300 Tons af sin Havrelast, bragt flot og ind hertil. Skibet løsser og reparerer.

Zero, Dpsk. af Hull, kom for Indgaende hertil den 16. ds. i Kollision med Dpsk. »Gefon«, der blev let beskadiget. »Zero« selv tog ingen Skade.

Hermia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen efter en meget haard Rejse fra Libau med Trælast. Skibet har faaet en Del ovenbords Skade og Dækslasten forskubbet.

Concordia, Barkskip af Kivik, kom den 15. ds. paa Grund ved Hyllekrog. Skibet, der blev bragt flot af Svitzers »Helsingør« og bugseret til Nakskov, bliver slæbt til Aabenraa, der er Bestemmelsesstedet, for at losse Resten af sin Trælastladning, c. 90 Standard, det øvrige, c. 40 Standard, er kastet over Bord.

Ino, Skonnertribrig af Marstal, er ankommet til Vegesach fra Fowey med svar Skade paa Lønning, Stotter og Dæk. Skibet er blevet paasejlet af en Lægter, der var paa Slab.

Normannia, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ved Udsejlingen fra Port Talbot kommet paa Grund i Indløbet. Man haaber at faa Skibet flot ved Højvande.

Chr. Jensen, Galease af Fakse, er strandet ved Hiddensee paa Rejsen fra Kjøbenhavn til Stralsund i Ballast. Redningsstationen Barhöft meddeler, at den har reddet to Personer fra »Chr. Jensen«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, afg. Sfax 16./11. — Martha, Christensen, ank. Cette 16./11. — Elna, Rathje, afg. Granton 19./11. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 10./11. — Simone, Møller, afg. Swansea 9./11. — Jeanne, Therkildsen, afg. Swansea 15./11. — Vera, Risø, ank. Nizza 16./11. — Daisy, Lagesen, afg. Hudiksvall 19./11. — Anine, Leth, ank. Berwick 16./11. — Kamma, Løffer, ank. Bona 17./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Libau 19./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Nantes 14./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Lübeck 19./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Kjøbenhavn 18./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Rouen 14./11. — G. Kock, Jørgensen, ank. Bordeaux 19./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Karrebæksminde 19./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Methil 18./11. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kotka 19./11. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Nørre Sundby 16./11. — J. D. S. Adolph, Fenger, pass. l'Quessant 19./11. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Zandam 17./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Petersborg 19./11. — Ajax, Brorsen, afg. Danzig 20./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Rotterdam 18./11. — Helene, Sørensen, afg. Riga 14./11. — Sjælland, Dam, ank. Windau 18./11. — Agnete, Hansen, ank. Rotterdam 18./11. — Hermia, Sonnichsen, afg. Antwerpen 18./11. — Alice, Schultz, pass. Brunsbüttel 19./11.

Frem. Austa, Bagger, afg. Korsør 19./11. — Freja, Nielsen, ank. Windau 18./11. — Vera, Thing, ank. Kalundborg 20./11.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 17./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 17./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. Petersborg 13./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Petersborg 9./11. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. London 16./11. til Kjøbenhavn. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Dunkerque 4./11. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Nantes 19./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Civita Vecchia 11./11. til Skadovsk. — Wladimir Reitz, Olsen, ank.

Bordeaux 16./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Danmark. — Newa, Dahl, afg. Barry 17./11. til River Plate.

Det østasiatiske Kompagni. Indien, Jensen, afg. Gateborg 17./11. til Antwerpen. — Tranquebar, van Deurs, pass. Perim 18./11. for Suez. — Siam, Knudsen, pass. Perim 16./11. for Hongkong. — Chumpon, Hansen-Rann, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Pagan, Gabe, afg. Genoa 16./11. til Port Said. — Bandon, Thomsen, pass. Perim 18./11. for Suez. — Samui, de Fine-Licht, afg. Penang 15./11. til Soesoc. — Bintang, Juel-Hansen, afg. Bangkok 18./11. til Singapore. — Cathay, Kruuse, afg. Negapatam 18./11. til Suez.

Vestindisk Afdeling. St. Lucia, Ingeman, afg. St. Thomas 5./11. til London. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 19./11. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Portland 19./11. til St. Thomas.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Dunkerque 19./11. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 19./11. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, afg. Libau 17./11. til Rotterdam. — Gullfaxe, Petersen, ank. Königsberg 14./11. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Petersborg 14./11. til London.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Blyth 14./11. — London, Bom, ank. Windau 18./11. — Paris, Tholander, afg. Boness 16./11. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 18./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Aalborg 16./11. til Riga. — Wien, Boeck Hansen, afg. Libau 17./11. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./11. til London.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Barcelona 12./11. — Nelly, Clausen, ank. Livorno 19./11. — Fauny, Eriksen, ank. Livorno 19./11. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 19./11. for Barcelona. — Alexy, Lorentzen, ank. Skellefteå 16./11. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 17./11. for Palma. — Mary, Bang, ank. Ghent 18./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Cartagena 18./11. til Hamburg. — Nautik, N. Nielsen, pass. Emden 18./11. for Alicante. — Nordsøen, Gram, ank. Lovisa 18./11. — Nexos, Basse, afg. Dunkerque 19./11. til Antwerpen. — Gerda, Iversen, afg. Barcelona 17./11. til Gandia. — Hebe, Gregersen, ank. Kristinestad 17./11. — Johanne, Thøgersen, ank. Malaga 18./11. — Laura, Pedersen, pass. Emden 15./11. for Valencia. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 19./11. til Methil. — Napoli, Brinch, afg. Hamburg 17./11. til Waterford. — Bodil, Skou, pass. Hook of Holland 17./11. for Huelva. — Dagmar, Mathiasen, ank. Rønne 17./11. — Alfa, Lauritsen, afg. Malmø 18./11. til Haderslev. — Marie, Jessen, pass. Dungeness 19./11. for Valencia. — Nora, Larsen, afg. Kjøbenhavn 17./11. til Petersborg.

Urania. Polarstjernen, Branth, afg. Barry Dock 10./11. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Antwerpen 18./11.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Hamburg 19./11. — Kronprins Frederik, Andersen, ank. Esbjerg 18./11. — England, Andersen, afg. Sønderborg 19./11. — Holland, Poulsen, ank. Windau 20./11. — Rusland, Madsen, afg. London 17./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Kotka 14./11. — Frankrig, Friis, afg. Grangemouth 15./11. — Tyskland, Dastrup, ank. Wear 17./11. — Belgien, Nielsen, ank. Windau 14./11.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Malmø 17./11.

Sejlskibe.

Æro. Caroline Kock, pass. St. Catherines Point 16./11. — Hermod, Dreimann, er afg. Hull. — H. G. Grube, Svane, ank. Hamburg 16./11. — Pampa, Svendsen, ank. Kjøge 15./11. — Mariana, Andersen, ank. Hundested 16./11. — Hertha, Krull, ank. Frederiksstad 17./11. — Ino, Weber, ank. Geestemünde 17./11. — Zakæus, Nielsen, ank. Skelskør 17./11. — Dannebrog, Christensen, ank. Altona 17./11. — Villi, Knudsen, ank. Grimsby 16./11. — Anne, Hansen, ank. Horsens 16./11. — Merkur, Christensen, ank. Charlestown 16./11. — Harris, Thorstensen, er afg. St. Johns til Gibraltar. — Salvador, Sand, ank. Fowey 17./11. — Niels, Bager, ank. Noirmutier 17./11. — Forældres Minde, Christensen, ank. Nykjøbing S. 17./11. — Amor, Rasmussen, ank. St. Ybes 17./11. — Diane, Hansen, ank. Poole 17./11. — Herkules, Bager, ank. Pillau 17./11. — Lauritz, Folmer, ank. Stolpemünde 18./11. — Marie, Petersen, ank. Gudhjem 18./11. — Thor, Kromann, er ank. Laguna de Terminos. — Christian, Esehen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Karoline, Madsen, ank. Kjøbenhavn 1./11. — Adele, Kock, ank. Vejle 18./11. — Argo, Clausen, afg. West Wemyss 18./11. til Kappeln. — Fredensborg, Kisby, ank. Corona 18./11. — Søstrene, Christensen, pass. Beachy Head 18./11.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, d. 22. November 1910. — Højesteretsdom. — Kapitajn Hans Peter Forum Thomsen. — »Vikinger«. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.
Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 17. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde
udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.

Société Belge de Crédit Maritime.

27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

Stevedors & Contractors

F. Hansen & Co., Licensed

St Petersburg og Narva (Hungerburg)

N. P. Hansen,

Cronstadt.

St Petersburg
Tlgr.: „Hansen“

Cronstadt
Tlgr.: „Hansen“

Harald Christensen.

Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.

Skibsmæglere.

Sejl- og Dampskibsbefragtning,
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,

Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude

Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.

CHR. JENSEN

edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)

Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

AXEL LUND A/S

anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø

Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1852.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.:
Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste
Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører

Niels Nielsen

Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager
(sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.

Skibsmæglere
AALBORG.

Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse.

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:

SKIBSARBEJDE.

Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.

NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous

Skibshandel, Frederikshavn.

Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Husk.

Petersen-Faxe's

HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner

provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers

Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast

leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.

Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

A. Mou's Kødudsalg. — St. Annæ Plads 14. — Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Forretningsudvalgs Møde den 23. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Udstedelsen af tvende Cirkulærer til Synsmændene, indeholdende Regler om kulladende Skibes Forsyning med Luftrør til Overfladeventilation — vedtoges.

2. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Cienfuegos paa Cuba — vedtoges.

3. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Genbesættelsen af Posten som dansk Vicekonsul i Auckland — vedtoges.

4. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om Ønskeligheden af Oprettelsen af et dansk Vicekonsulat for Kemi og Torneå — vedtoges.

5. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Udkast til Skema til Udfyldning af Rederierne, for derigennem at søge tilvejebragt statistisk Materiale til Bedømmelse af Mandskabets Størrelse i danske Skibe — vedtoges.

6. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende de Stater, i hvilke et paa Engelsk affattet Flyveskrift om visse danske Havnes Besejlingsforhold fortrinsvis bør søges udbredt — vedtoges.

7. Indstilling til Ministeriet for Handel og Søfart i Anledning af en i England foretagen Kodifikation af Søvejsreglerne — vedtoges.

Kjøbenhavn, d. 25. November 1910.

Ny Havnetakst i Gøteborg. Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart har tilskrevet Dansk Sejlskibsrederi-Forening saaledes:

»I Følge Meddelelse til Repræsentationen fra Ministeriet for Handel og Søfart har Borgerrepræsentationen i Gøteborg, i Følge Indberetning til Udenrigsministeriet fra den danske Konsul sammesteds, godkendt en ny Havneafgiftstakst, for bemeldte By fra 1. Januar 1911. Kanaltrafikken vil herefter ikke længere være fri, idet Fartøjer over 10 Reg.-Tons Netto skulle betale en Havneafgift af 5 Øre pr. Ton. Den ny Takst er dog endnu ikke endelig sanktioneret.«

Justitsministeriet har den 15. ds. udstedt følgende Bekendtgørelse:

Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 205 af 28. September 1910 om Sundhedsforanstaltninger overfor Riga ophæves.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er herefter i Virksomhed over for følgende Steder:

- 1) Havnene ved det røde Hav,
- 2) Havnene i Ægypten,
- 3) Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier,
- 4) De russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav,
- 5) St. Petersborg og Kronstadt,
- 6) Neapel, samt
- 7) Konstantinopel.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Justitsministeren har Onsdag den 23. ds. i Landstinget forelagt Lovforslag om Forandringer i Reglerne om Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Forslaget gaar i Hovedtrækene ud paa følgende:

Til at beklæde Stillingen som Næstformand i Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn beskikkes Kongen for et nærmere fastsat Tidsrum et Medlem af en af Overretterne eller af Kriminal- og Politiretten i Kjøbenhavn.

Antallet af handelskyndige og søkyndige Medlemmer fastsættes ved kongelig Anordning, der tillige kan træffe de fornødne Overgangsbestemmelser med Hensyn til de ny forretningskyndige Medlemmers Funktionstid. De søkyndige Medlemmer behøver ikke at have Bopæl i Kjøbenhavn.

I borgerlige Sager er de forretningskyndige Medlemmers Tilstedeværelse kun nødvendig under mundlig Procedure. Udenfor denne kan Retten beklædes af Formanden, henholdsvis Næstformanden, alene, dog at denne, dersom Retshandlingen angaar en Sag, der skal paadømmes ved Sø- og Handelsretten, og den bestaar i Vidneførsel, Afhjæmning af Syn eller Skøn, Modtagelse af Partsed eller Kendelse om et omtvistet Punkt, i Reglen bør tilkalde de forretningskyndige Medlemmer, der skal deltage i Paadømmelsen.

Loven gælder, indtil Lov om Rettens Pleje træder i Kraft.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

- 1) den Skibe kommende fra Konstantinopel paalagte 24 Timers Karantæne er blevet forandret til fem Dages Karantæne, deri iberegnet Overfarten, med Desinfektion;
- 2) Skibe, der har forladt Tripolis efter den 20. Oktober (gl. Stil), paalægges der effektiv Karantæne i 24 Timer, Overfarten ikke iberegnet, med Desinfektion.

En ukendt Skonnert drev under den orkanagtige Storm fornylig ind paa »Romøflak« mellem Manø og Romø. Den tændte Blus om Aftenen, hvad der iagttoges til ved 10-Tiden, og man mener derfor, at Søerne ved denne Tid har knækket Masterne. Da Fanø Redningsbaade ikke kunde gaa ud formedelst den høje Sø, gik Morgenen efter Fyrtransport-Damperen »Nordsøen« ud medførende Esbjerg Redningsbaad. Den maatte vende tilbage uden at have set Skonnerten. Fiskere har nu med Motorbaad været ved Skonnerten, som staar saa dybt i Sandet, at dens Navn ikke kan ses. Dens Gallionsfigur fremstiller en Havfrue. Da et engelsk Flag er drevet i Land, mener man, Skonnerten er engelsk.

Ministeriet for Handel og Søfart har gennem Direktør V. T. Hein modtaget følgende Indberetning, dateret Algier den 13. November 1910, fra Føreren af Dampskibet »Boscia« af Kjøbenhavn:

»Mandag den 7. November haard Storm fra Vest med højbydende Sø. Kl. c. 8,45 Fm. paa 44° 49' N. Bredde, 9° 01' V. Lgd. observeredes en større tomastet Damper c. 3 Sm. VNV. fra os, den havde meget Slagside til B. B. Skorstenen var sortmalet med hvidt Bælte. Kl. 9,15 Fm. saa 1ste Styrmand, Nielsen, at Agterskibet sank, og hele Skibet forsvandt i Bølgerne i Løbet af faa Minutter. Vi forandrede straks Kursen hen efter Stedet, men fandt desværre ingen Mennesker. En af Skibets Baade saas drivende lodretstaaende med Enden c. 6 Fod over Vandet. Baaden var sortmalet med brun Lønning. Vi nærmede os til Baaden indtil c. 2 Skibslængders Afstand, men da der ikke observeredes nogen Mennesker, lagde vi atter Skibet op imod Søen.

Jul. Skovgaard,
Fører.«

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Rotationskompasset.

Fra Hr. Navigationslærer Th. P. Funder har vi modtaget følgende:

I *Dansk Søfartstidende* Nr. 35 for 1909 findes optaget en Notits under Navn af Gyroskopkompasset om det af Dr. Anschütz-Kämpfe i Kiel opfundne Rotationskompass. I de efterfølgende Linier skal dette Kompas gøres til Genstand for en nærmere Beskrivelse.

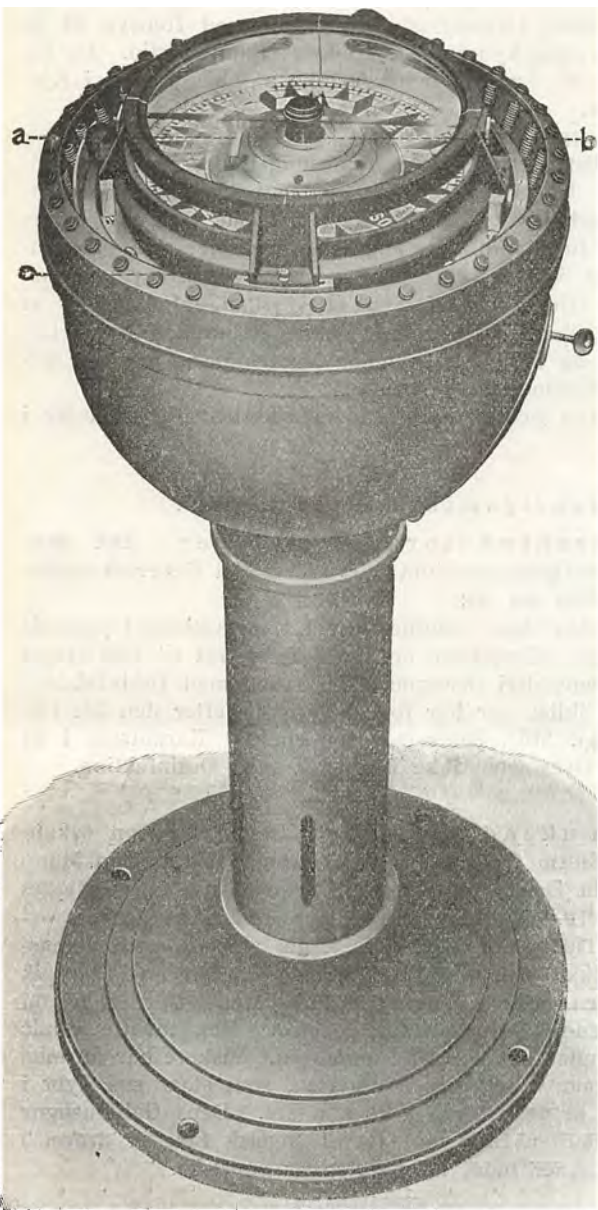


Fig. 1

Gyroskop, paa dansk Svingningsviser, kalder man et Legeme, der kan rotere om en Akse, som er anbragt i Balanceringe, saaledes at Aksen frit kan stille sig i en hvilken som helst Retning. Det skal være fremstillet i den første Halvdel af forrige Aarhundrede af en tysk Mekaniker F r. F e s s e l. Et lignende Instrument, kaldet Snurren, kan nu til Dags faas i de fleste Legetøjsforretninger og kan, som bekendt, bruges til mange morsomme Eksperimenter, naar man, ved at vikle en Snor om Aksen og derefter med et pludseligt Ryk trækker Snoren af, sætter Snurren i hastig Rotation.

Gyroskopet eller Snurren har ved flere Lejligheder faaet Anvendelse i den moderne Teknik, saaledes ved den ensporede Bane, til at dirigere Torpedoer, til at hindre Fartøjers Rulning i høj Sø og endelig som Kompas.

I Rotationskompasset bestaar Snurren af en Skive (se Fig. 3), der er ophængt lodret under en i Kviksølv hvilende Svømmer; saaledes at den sammen med denne kan udføre Pendulsvingninger, saalænge den ikke roterer. Skiven kan dreje om en vandret Akse; giver man den et Stød, vil den udføre Pendulsvingninger, men af Tyngdekraften sluttelig føres tilbage til den vandrette Stilling. Sættes Skiven i hastig Rotation, og er man i Stand til at vedligeholde Rotationen, — hvilket kan ske ad elektrisk Vej — vil Aksen udføre Svingninger i det vandrette Plan. Svingningerne bliver efterhaanden mindre, og tilsidst kommer Aksen i Ro; den vil da overalt paa Jorden staa i retvisende Nord—Syd og forblive i denne Stilling, saalænge som Skiven roterer. Det er denne Egenskab ved Snurren, der gør den anvendelig som Kompas.

Kraften, hvormed Aksen søger at indstille sig i retvisende Nord—Syd eller med andre Ord Kompassets Indstillingskraft, er afhængig af Kompassets Beskaffenhed, Rotationshastigheden, Aksens Azimut samt af den geografiske Bredde. Stillingskraften er størst, naar Aksen staaer i Øst—Vest, og aftager med Breddens Forøgelse. Med Rotationskompassets Stillingskraft forholder det sig altsaa paa en noget lignende Maade som med Stillingskraften i det magnetiske Kompas.

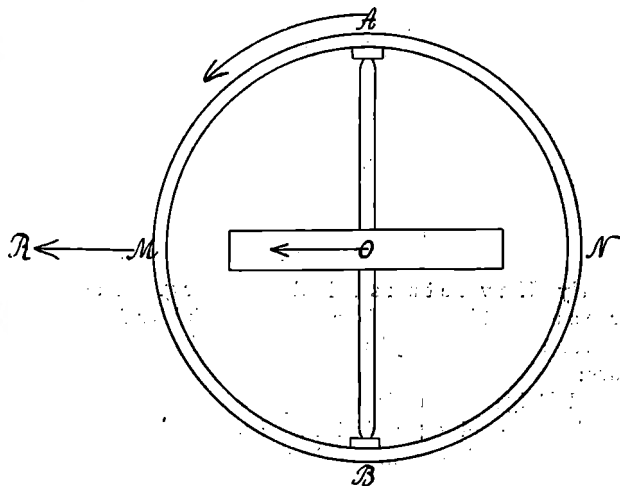


Fig. 2

Fig. 2 fremstiller en almindelig Snurre, som ligger med sin Rotationsakse (OA) i et vandret Plan (Papirets Plan). Tager man fat i Yderringen, saaledes at man anbringer f. Eks. Tommelfingeren paa Yderringen ved M og en af de andre Fingre paa Yderringen ved N , og man derpaa efter at have sat Snurren i Rotation i den ved Pilen gennem O angivne Retning søger at dreje Yderringen om Aksen (OA), vil man ikke mærke nogen Modstand. Tager man derimod paa Yderringen ved A og B og derefter søger at dreje Yderringen om Aksen OR f. Eks. ved at føre A ud fra og B ind bag Papirets Plan, vil man mærke en betydelig Modstand, og en nærmere Undersøgelse vil vise, at Snurren har en Tilbøjelighed til at dreje sig vinkelret paa den Retning, man søger at dreje den i, saaledes at Snurreaksen (OA) søger at stille sig parallel med OR . Jo hurtigere Snurren roterer om sin Akse, og jo hurtigere man drejer Yderringen, desto større vil denne Tilbøjelighed være*).

Af disse Forsøg, som enhver let kan foretage, fremgaar, at en Skive, som roterer om en Akse (Figuraksen OA) og tilligetvinges til at rotere om en anden Akse (OR), vil søge at dreje sig, saaledes at Skivens Rotationsakse falder sammen med den anden Akse (OR). Den Kraft, der søger at nærme (OA) til (OR), vokser med Rotationshastighederne.

*) I *Tidsskrift for Søvesen*, November 1910 har Forf. nærmere gjort Rede for Snurrens Bevægelse.

Denne Egenskab ved roterende Legemer har man udnyttet i Rotationskompasset. Her vil Skiven foruden at rotere om sin Figurakse*) paa Grund af Jordrotationen tillige rotere om Jordaksen, og Snurren søger derfor at dreje sig saaledes, at dens Rotationsakse stiller sig parallel med Jordaksen.

I Ækvator er Jordaksen parallel med den retvisende Nord—Sydlinie, og hele Jordrotationen vil søge at stille Figuraksen i retvisende Nord—Syd.

Paa en hvilken som helst Bredde danner Jordaksen med den retvisende Nord—Sydlinie en Vinkel, som er lig med Bredden. Snurrens Rotationsakse vil ogsaa dér søge at stille sig parallel med Jordaksen altsaa (med Undtagelse af i Ækvator og ved Polerne) noget paa skraa, men forhindres deri af Tyngdekraften, der tvinger Rotationsaksen til at forblive i det vandrette Plan.

Den Kraft, der søger at stille Rotationsaksen parallel med Jordaksen, kan opløses i en lodret og i en vandret Kraft, der virker i Retningen retvisende Nord—Syd. Kaldes hele Kraften K , og kalder man den vandrette Kraft paa Bredden b for k , har man

$$k = K \cdot \cos b.$$

Dette Udtryk viser, hvorledes Kraften aftager med Bredden og paa højere end 70° Bredde, er Kompassets Stillingskraft saa lille, at den ikke formaar at overvinde de uundgaelige Gnidningsmodstande, hvorfor Kompasset i hvert Fald i sin nuværende Skikkelse ikke med Sikkerhed kan bruges paa højere end 70° Bredde**).

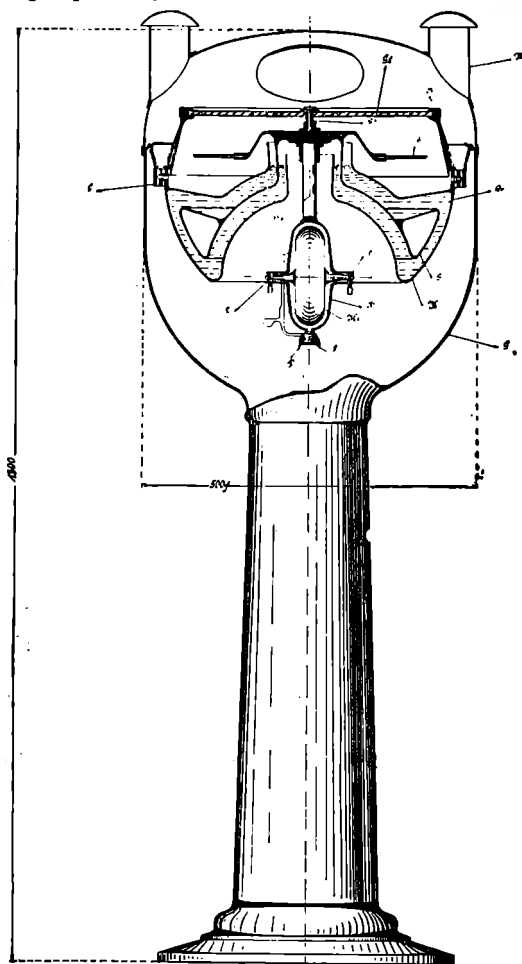


Fig. 3

Fig. (3) viser et lodret Snit gennem et Rotationskompas. Kompaskoppen (K) er en ringformet Kvik-

*) En Akse vinkelret paa Skiven gennem dens Centrum.

***) Det er ikke blot Kompassets Rotationsakse, men en hvilken som helst roterende Akse — saasom Skrueakslen i en Dæmper, — som har Tilbøjelighed til at dreje sig i Retning af Verdensaksen. At vi i Almindelighed ikke bemærker det, skyldes dels den forholdsvis langsomme Rotation og dels de store Modstande.

sølvbeholder af Jern, ophængt paa sædvanlig Maade i kardansk Ophængning. Yderringen (c) er desuden ophængt i Fjedre, saa at Kompasset er beskyttet mod Stød og Rystelser. I Kviksølvet hviler Svømmeren (S), der ligeledes er af Jern og ringformet, men hul indvendig. Svømmeren, der kan bevæge sig lidt op og ned i Kviksølvet, er fast forbundet med Kompassrosen (R) og med Snurren (Kr), der, som det vil ses, er anbragt et Stykke neden under Svømmeren i en Cylinder (B), i hvilken Kuglelejerne, hvori Snurreakslen kan rotere, er anbragt. Til Centrering af Svømmeren er der i Glasskiven (Gl) foroven indsat en Stift (St), der passer i et Hylster paa Rosen. Snurrens Rotation vedligeholdes ved en elektrisk Strøm. Gennem Stiften i Glaslaaget leder to koncentriske Kviksølvkontakter hver en Fase af Drejestrømmen til Snurremotoren (ikke vist i Figuren), medens en tredje Fase af Strømmen er ledet gennem Kviksølvbeholderen, Kviksølvet og Svømmeren.

Under normale Forhold gør Snurren 20,000 Omdrejninger i Minuttet. Den er forfærdiget af Nikkelstaal, Skive og Aksel i et Stykke. Akslen er efter det »Lavalske Princip« ganske tynd og fjedrende. Derved opnaas, at Snurrens Tyngdepunkt ved hurtig Rotation vil falde i Rotationsaksen. Trods denne forholdsvis svage Aksel er Snurren dog saa godt som ufølsom overfor Stød, da Akslen selv under det korteste Stød faar Tid nok til at dreje nogle Gange om sig selv (333 Gange i Sekundet), og Kræfter, der søger at bøje Akslen, kommer derved til at virke saa at sige samtidig paa alle Sider af denne.

Indtager Snurreaksen en vilkaarlig Retning, og Strømmen sluttes, vil Kompasset begynde at svinge om den retvisende Nord—Sydlinie. Paa Grund af den ringe Gnidningsmodstand imellem Svømmeren og Kviksølvet vil Kompasset vedblive at svinge. Af den Grund har man forsynet Kompasset med en saakaldet Dæmper (Fig. 4). Cylindren, der omgiver Snurren, er i Nærheden af Snurreaksen forsynet med et Par Lufthuller (g) og paa Ydersiden er den forneden forsynet med et Mundstykke (c). I Kraft af sin store Rotationshastighed kommer Snurren derved til at virke som en Centrifuge; Luften suges ind ad Hullerne, og slynges ud gennem Mundstykket, og den kraftige Luftstrøm, der saaledes frembringes, vil, foruden at holde Snurren afkølet, afdæmpe Svingningerne om Nord—Sydlinien.

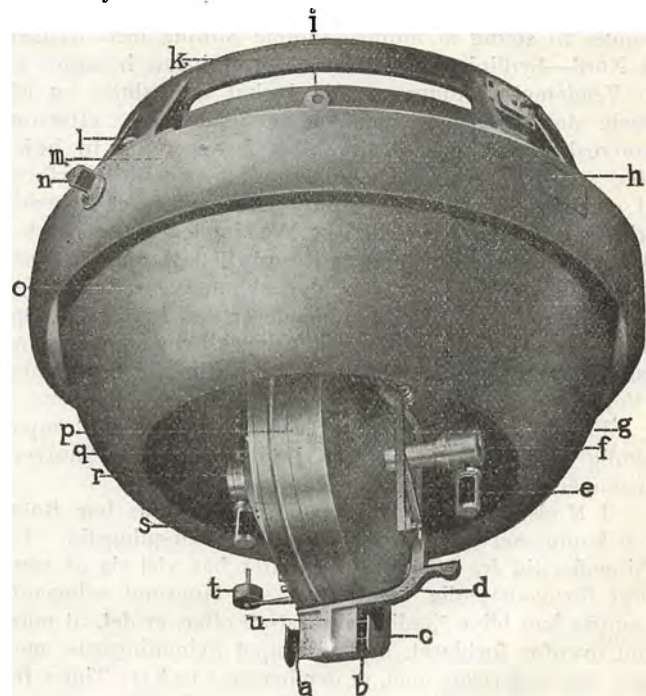


Fig. 4

Idet Kompasset og dermed Snurreaksen svinger frem og tilbage i Horisontplanet om Lodlinien, samtidig med at Snurren roterer, vil Snurreakslen i Over-

ensstemmelse med de i det foregaaende omtalte Forsøg komme til at vippe lidt op og ned om en vandret Akse, der er vinkelret paa Rotationsaksen.

Mundstykket (*c*) er ved en Skyder (*u*), der er anbragt paa en Pændul (*d*), delt i to Aabninger (*a* og *b*), som er lige store, naar Snurreaksen er vandret, medens Skyderen vil dække noget for den ene og aabne mere for den anden Aabning, naar Snurreaksen hælder. Den fra *a* og *b* udstrømmende Luft udøver Reaktionsvirkninger paa Cylinderen med Snurren, og naar Snurreaksen hælder, vil der af den Grund opstaa et Lufttryk, der vil søge at dreje Cylinderen med Snurren om en lodret Akse, saaledes at det modvirker Svingningen og bringer Aksen til at stille sig vandret.



Fig. 5

Om Bord i større Skibe skælner man mellem »Morderkompasset« og »Datterkompasserne«.

Moderkompasset kan opstilles nede i Skibet i et Rum, hvor det er særligt godt beskyttet mod Skibets Bevægelser og Stød og Rystelser af enhver Art. Da Tilstedeværelsen af svære Jernmasser tæt ved Kompasset ingen som helst Indfyldelse har paa dets Visning, kan Pladsen i saa Henseende vælges ganske vilkaarlig, noget der jo navnlig i Krigsskibe kan have stor Betydning. Kun Moderkompasset er forsynet med Snurre; det adskiller sig hovedsagelig fra et »Enkeltkompas« derved, at selve Kviksølvbeholderen kan dreje om en lodret Akse og derved bringes til stadig at indtage samme Stilling med Hensyn til Nord—Sydlinien paa Rosen. Drejningen besørgeres af en Vendemøtør; Snurrens Aksel skal kun slutte og afbryde den ene eller den anden Strømkreds, eftersom Snurreakslen i Forhold til Skibet bevæger sig til højre eller venstre. Kviksølvbeholderens Bevægelse overføres ad elektrisk Vej til Datterkompasserne efter et lignende Princip som ved den elektriske Maskintelegraf, og Nord—Syd paa Datterkompassernes Roser vil da bestandig være parallel med Nord—Syd paa Moderkompassets Rose. For Datterkompassernes Vedkommende er den kardsanske Ophængning overflødig; de kan anbringes hvor som helst og i saa stort Antal som fornødent. Der er iøvrigt heller intet i Vejen for at indrette transportable Datterkompasser.

Fig. (5) viser de enkelte Dele af et Rotationskompas nemlig fra venstre til højre Kviksølvbeholderen, Snurren, Svømmeren med Rosen og Kompasslaaget.

I Modsætning til det magnetiske Kompas har Rotationskompasset en overordentlig lang Svingningstid. En Svingningstid fra 60 til 100 Minutter har vist sig at være mest formaalstjenlig. For at et saa langsomt svingende Kompas kan blive tjenligt til at styre efter, er det, at man, som ovenfor forklaret, har afdæmpet Svingningerne, men man maa dog regne med, at der hængaar to à tre Timer fra Snurren sættes i Gang, til den kommer i Ro i Nord—Syd, og Kompasset bliver fuldt ud brugbart som Retningsviser.

I April 1908 bestod Kompasset en Varighedsprøve paa fire Uger om Bord i det tyske Krigsskib »Deutschland«.

Under Dr. Anschütz-Kämpfes Ledelse findes der i Kiel en Fabrik for Rotationskompasser. Paa Forespørgsel har Doktoren meddelt mig, at Fabriken har leveret Rotationskompasser til et større Antal tyske Krigsskibe, deriblandt til alle Undervandsbaadene, fremdeles til nogle russiske og østrigske Krigsskibe, og at man har modtaget Bestillinger fra baade Frankrig, England, Italien og Norge.

Prisen paa Rotationskompasset er i Sammenligning med Prisen paa et magnetisk Kompas særdeles høj, og dette vil nok foreløbig være en Hindring for Rotationskompassets Anvendelse i Handelsmarinen. Mulig kan det finde Anvendelse som Kontrol paa det magnetiske Kompas, særlig i nybyggede Skibe, i hvilke de magnetiske For-

hold endnu ikke er ordnede. Kompasset kan nemlig med forholdsvis ringe Bekostning skiftes fra et Skib over i et andet, saa at man i et større Rederi vil kunne nøjes med at anskaffe et enkelt af disse for Tiden ret kostbare Instrumenter.

Th. P. Funder.

Sydhavsisen.

Paa »Meteorological Office«s Maanedskort for Februar 1909 over det indiske Ocean og det røde Hav findes paa Bagsiden et Tillægskort over Isen i Sydhavet med tilføjede tydelige Forklaringer, skriver »Shipp. Gaz.«.

Ved Hjælp af hensigtsmæssige Symboler kan man nøjagtig se de Steder, paa hvilke Isbjerge eller Drivis er set i Januar, Februar og Marts Maaneder i de sidste 23 Aar, indtil Slutningen af 1907. Symbolerne er ordnet saaledes, at man kan se Forholdene i de forskellige Maaneder, ligesom ogsaa Isens Nordgrænse i hver af de tre Maaneder anføres; og en supplerende Notits giver Meddelelse om Isforholdene i Sydhavet til den nævnte Dato.

Det formodes, at disse værdifulde Efterretninger for Skibe, som besejler Sydhavet, vil vedblive at fremkomme, saaledes at den Skibsfører, der forskaffer sig de sidste Udgaver af Maanedskortet, vil have et Overblik af den Is, han har Udsigt til at møde, hvor som helst han kommer Syd for den 30te sydlige Breddegrad.

Paa Ruten mellem Kap Det gode Haab og Australien er der sjældent blevet rapporteret Is; men den kan dog forekomme. Damperen »Mimiro« passerede en Del vidt spredte Isbjerge paa 50° S. Br. og 45° Ø. Lgd., og Sejlskibet »Arctic Stream« mødte paa sin Rejse Øst efter i Slutningen af November 1908 paa 49° S. Br. adskillige Isbjerge og betydelige Ismarker. Et af Bjergene var 100 Fod højt og en halv Sm. langt, og et andet var dobbelt saa højt og fire Gange saa langt.

Det er undertiden blevet paastaet, at Faren for Isbjerge er større i Sydhavet og Vejret værre dér end i

at holde dem paa den 39te sydlige Breddegrad, Øst efter. Dette er dog ikke Tilfældet. Isen er lige saa farlig i Nord-Atlantehavet, som i Sydhavet, og det er ikke let at møde et Vinteruvejr hverken i Nord-Atlantehavet eller i Sydhavet, hvorfor man bør være forsigtig begge Steder. Det at ville forkorte Vejen fra Kap Det gode Haab til den anden Side af Jordkloden ved at nærme sig saa meget som muligt til Storcirkelsejlsads sker undertiden paa Bekostning af Komfort og Sikkerhed. Ocean-Ruter er ikke mindre nyttige i Sydhavet end i Nord-Atlantehavet. Paa 19 Rejser, som er gjort ad den fastsatte Rute mellem Kap Det gode Haab og 46° S. Br. og 120° Ø. Lgd. med et Maksimum af 47° S. Br., blev Is kun set én Gang, og mellem Ny Zealand og Kap Horn kun to Gange paa 18 Nord-Atlantehavet, og det er blevet anbefalet Damperne Rejser baade ud og hjem i 1908.

Fra Klipperskibet »Loch Torridon« blev der i Januar 1893 set et Isbjerg ved Kap Horn, dette havde en Højde af 1,500 Fod over Vandet, hvilket var en Rekord indtil November 1904, da Skibet »Zinita« mødte et Isbjerg, som var 1,500 Fod højt og 7 Sm. langt. Et Par Gange har der ogsaa været set Isbjerge paa 1,000 à 1,200 Fods Højde. »The Meteorological Office« gør opmærksom paa, at Længden af Isbjergene ikke sjældent er lige saa mærkelig som deres Højde. Fra »Loch Torridon« blev der set et Isbjerg, som var 50 Sm. langt. I November 1896 passerede Skibet »Antarctic« en Ismasse, som kun var 60 Fod høj, men 60 til 80 Sm. lang. I 1855 drev der i fire Maaneder en krum Isø omkring i sydvestlig Retning for Kap Det gode Haab, hvis længste Arm var 60 Sm. og dens korteste 40 Sm.; mellem disse to Is-Forbjerge fandtes der en dyb Bugt af 40 Sm.s Bredde, i hvilken to Emigrantskibe blev indesluttet og gik tabt med Mand og Mus, idet de kom ind i Bugten for en god Vind, i den Formening, at der var en Gennemsejling ved den modsatte Ende, hvorefter det ikke lykkedes dem mere at slippe ud i aaben Sø.

I 1909 var der kun lidt Is i Syd-Atlantehavet før December Maaned. Efter den Tid er der imidlertid ret hyppigt indløbet Meldinger om Is. Tre Dage før Jul passerede Sejlskibet »Walden Abbey« mange Isbjerge, som varierede fra 350 til 1,000 Fod i Højden paa 50° S. Br. og 47° V. Lgd.

I Februar Maaned 1910 var Sejlskibet »Invertay« tæt ved adskillige Isbjerge mellem Kap Horn og New Zealand, af hvilke to var c. 1,000 Fod høje. Siden Begyndelsen af November 1909 synes der indtil nu kun at være rapporteret tre Isbjerge, som sete paa Ruten fra Kap Det gode Haab til Australien eller New Zealand.

De seneste Meldinger med Hensyn til Is i Syd-Atlantehavet stammer fra de store amerikanske Sejlskibe »Foonng Suey« og »William P. Fry«. Det første af dem passerede mange Isbjerge i Juni Maaned 1910, mellem 54° S. Br. og 51° V. Lgd. og 49° S. Br. og 46° V. Lgd., og en svær Ismasse, som var 50 Sm. lang. Det andet var paa næsten samme Sted omgivet af Isbjerge og Ismasser, som dækkede et Areal af 18 engelske Kvadratmil. Det kan være meget vanskeligt at bedømme Længden af et Isbjerg, som kommer i Sigte fra et Skib, i et givet Øjeblik. To Bjerge kan f. Eks. være skilt fra hinanden ved et betydeligt Mellemrum, men da et eller flere Bjerge kan strække sig tværs af Aabningen enten nærmere eller fjærnere fra Observatøren, kan han faa det Indtryk, at han er i Nærheden af en Ismasse af en umaadelig Længde. Klipperskibet »Loch Torridon« sejlede dog, som nævnt, 50 Sm. langs med et Isbjerg, før det blev muligt at komme omkring dets Yderende. De fleste af de ekceptionelt lange Isbjerge i Sydhavet bliver passeret i Atlantehavet af Skibe, der er kommet rundt Kap Horn paa Vejen hjem-efter.

Fragtmarkedet.

Siden vor forrige Beretning har Sortehavet etc. ved et forøget Begær efter Tonnage yderligere bedret sig lidt, og Tonen er fast paa Basis af den indtraadte Stigning. Fra Nikolajeff, Odessa eller Kherson er der sidst betalt 8/3 à 8/9 for store Baade til London eller Rotterdam, ja endog op til 9/, Hamburg 8/9 à 9/, prompt Lastning. For Oljekager fra Nikolajeff betales 12/6 til Danmark (3800).

Østen, Nordamerika og La Plata ligger temmelig uforandret, og Undertonen synes ganske god for Aars-tiden. Australien har betalt 25/6 à 25/9 for Hvede pr. December-Januar til U. K. eller Kontinentet. For Soyabønner fra Dalny sluttedes nogle Baade til 26/6 à 27/ pr. 1—20 Januar, Option Wladiwostock 1/ ekstra. Nordamerika tog ikke særlig mange Baade, men Raterne holder sig. Paa Form »O« betales 33/9 U. K. eller Kontinentet pr. December. En 3500 Tons Baad akcepterede 15/3 for Fosfat Tampa/Helsingborg, Østersøen ligger støt, og Laster er rigelige. Raterne er kun undergaaet ubetydelige Forandringer i Ugens Løb, og i mange Tilfælde har Købmændene haft betydelige Vanskeligheder med at faa Tonnage for deres presserende Laster. Navigationen paa Petersborg er yderst vanskelig nu, og man tør ikke regne mere med denne Havn for i Aar, men fra de nedre Pladser i Østersøen har der været gjort en ret livlig Forretning.

Kulfragterne til Østersøen og Middelhavet er faste. Fra Tynen eller Blyth er sidst betalt 4/ Aalborg (2000), 4/6 Nykjøbing F. (1550), 4/3 Swinemünde (2000/2200), 4/1½ Holtenu (1600), 6/9 Marseille, 7/3 Konstantinopel (3000), 6/6 à 6/9 Port Said. Fra Cardiff betales 5/ à 6/ Lissabon, Fracs. 7 à 7½ Algier, 8 à 8¼ Marseille, 7/3 Genua, 7/ Piræus, 6/9 Port Said, 8/6 à 8/7½ Colombo, 13/9 River Plate.

Fra Sø og Land.

En ringe Aarsag til et Mord. Fra Politiretten i Hull stod fornylig en engelsk Sømand, 2den Styrmand om Bord i en Damper, ved Navn Scott anklaget for Mord paa en tysk Steward, Wommelsdorf, medens deres Skib laa i Dok i Hull. En Søndag Eftermiddag ønskede Anklagede en Kop The, som Stewarden dog efter Kaptajnens Ordre ikke maatte udlevere paa den Tid. Anklagede blev nu vred og ytrede til en Tilstedeværende, idet han pegede paa en Revolver, at hvis Stewarden ikke vilde give ham en Kop The, saa skulde denne nok skaffe ham en. Straks derefter hørte Kaptajnen et Skud, og da han styrtede ud i Kabyssen, saa han Scott staa med en rygende Revolver i Haanden og Stewarden styrtet død om i Armene paa en Kammerat. Den Anklagedes Fader, en Bankbestyrer, beskrev Sønnen som havende været Afholdsmænd fra sin Barndom, men han syntes at have en Mani for Skydevaaben og bar altid en Pistol. Anklagede blev af en Jury erklæret »ikke skyldig«, da han havde været i høj Grad beruset.

Aralsøens Voksen. Fra 1840 til 1880 havde man med Mellemrum foretaget Opmaalinger af Aralsøen og dens Bredder, og ved disse havde man konstateret en bestandig Aftagen af Søens Areal. Efter Maalingen i 1880 blev ingen foretaget førend i 1899, og denne Undersøgelse gav det interessante Resultat, at Søen nu igen havde sin Størrelse fra 1840. I 1908 viste en ny Maaling forøget Stigning. En russisk Geograf har beregnet Tilvæksten siden 1880 til 20 pCt., og Vandspejlet er nu c. tre Meter højere end da. Paa Grund af, at Søens Bredder og det tilgrænsende Land er ganske fladt, er uhyre Arealer, som før laa tørre, nu under Vand og Omgivelserne i høj Grad forandret. De faa Indbyggere, der havde slaaet sig ned ved Søen, er fordrevet, Halvøerne blevet til Øer, et russisk Fort, der laa ved Kysten, er ødelagt, Jernbanelinien Orenburg—Taschkent har maattet flyttes osv.

Der er, i Følge »Naturen«, nogen Grund til at antage Aralsøens Voksen og Synken for periodisk. Man har saaledes fire Meter over Strandkanten fra 1901 fundet en gammel Strandlinie. Men højere end til denne vil Søen ikke kunne komme, da dens Tilløb saa vil blive afbrudt fra Floden Amu Darja, der da vil løbe til det Kaspiske Hav.

Firmaet Krupp beskæftigede den 1. Juli i Aar 68,728 Personer ved de mange forskellige Grene af Virksomheden. Det aarlige Kulforbrug var ikke mindre end 2,491,406 Tons, Dampmaskinernes Antal var 569 med 89,430 HK. Firmaets Baner har en Længde af over tyve danske Mil og beskæftiger 52 Lokomotiver og 2,396 Vaggoner. (»Berl. Tid.«)

Havarier og Forlis.

Fra Germanischer Lloyd har vi modtaget Meddelelse om de til Selskabet indberettede Havarier og Totalforlis i Oktober Maaned 1910. Der er anmeldt ialt 753 Havarier mod 791 samme Maaned Aaret forud, heraf 592 Damskibe og 161 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 235, Sammenstød 237, Anløbning af Nødhavn 57, Maskinskade 66, beskadiget af Is 1, af Ild 26, haardt Vejr 100, forskellige Aarsager 28, sunket 1, forladt 2. Ialt 72 Skibe er anmeldt som totalt forliste mod 67 samme Maaned Aaret forud, heraf 23 Damskibe og 49 Sejlskibe. Aarsagerne har været: Stranding 36, Sammenstød 5, Maskinskade 1, beskadiget af Ild 3, af haardt Vejr 2, forskellige Aarsager 1, forsvundet 2, kæntrret 1, sunket 13, forladt 5, kondemneret 3.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skonnert »Hans« af Ommel, der maaler c. 47 Tons, er i Følge »Erø Avis« af Ejeren, Skipper Hansen, solgt til Skibsfører Andr. Rasmussen, Strynø.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/2 Fl.,
pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faas gennem alle Skibshandlere og i
TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Kjøbenhavns Skibssalgs-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Oppgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, ank. hertil 23./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 18./11. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 23./11. til Cadiz. — Anglo Dane, Wiencke, ank. Trondhjem 22./11. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Dunkerque 23./11. til Havre. — Antwerpen, Madsen, afg. Pera 17./11. til Valencia. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 10./11. til Bremen. — Arno, Strubberg, ank. Hull 21./11. — Aurora, Fischer, afg. Palermo 23./11. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Reval 22./11. — Beira, Lunge, afg. Newcastle 17./11. til Marseille. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 22./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Dartmouth 20./11. hertil. — Chr. IX, Holm, ank. Pillau 21./11. — Dagmar, Bøgvad, afg. Gibraltar 19./11. hertil. — Douro, Søberg, ank. Riga 21./11. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 22./11. til Libau. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, ank. London 20./11. — Garonne, Kromann, ank. Riga 19./11. — Georgios I, Sørensen, pass. Brunsbüttel 22./11. for Hull. — Hengest, Munck, afg. herfra 22./11. til Riga. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 19./11. til New York. — Hjelm, Kylesbech, afg. herfra 23./11. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Newcastle 21./11. — Jolanta, Simonsen, ank. Alcoa 21./11. fra London. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 22./11. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 22./11. — Kiew, Jørgensen, ank. Antwerpen 22./11. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 16./11. — Leopold II, Christensen, ank. hertil 22./11. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./11. —

Louise, ank. Riga 19./11. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 19./11. til Antwerpen. — Morsøe, Sørensen, pass. Brunsbüttel 23./11. for Oporto. — Moskø, Jonsen, ank. Antwerpen 18./11. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Havre 22./11. — Nordjylland, Petersborg ank. Assens 24./11. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. hertil 24./11. — Omsk, Harder, ank. Libau 20./11. — Oscar II, Hempel, ank. New York 15./11. — Pennsylvania, Lissner, ank. Boston 21./11. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 22./11. for Libau. — Pregel, Iversen, pass. Brunsbüttel 23./11. for Antwerpen. — Saga, Wiberg, ank. hertil 21./11. — Seine, Damp, afg. Dunkerque 22./11. hertil. — Texas, Muhldorff, ank. hertil 22./11. — Thyra, Jacobsen, ank. Stettin 24./11. — Tiber, Bech, afg. Swansea 18./11. til Genua. — Tyr, Thanning, afg. herfra 22./11. til Windau. — United States, Gotsche, ank. hertil 23./11. — Viking, Meyer, afg. herfra 23./11. til Arendal. — Hans Gude, afg. herfra 18./11. til Manchester. — Karin, ank. Stettin 19./11. — Vadsø, ank. Liverpool 19./11.

Vesterhavet. Nexos, Basse, ank. Antwerpen 20./4. — Ellen, Hansen, afg. Bristol 21./11. til Kjøbenhavn. — Gerda, Iversen, ank. Denia 21./11. — Inger, Schiff, ank. Malaga 21./11. — Johanne, Thøgersen, ank. Malaga 18./11. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 19./4. til Granton. — Dagmar, Mathiasen, afg. Rønne 21./11. til Pernaau. — Norma, Mikkelsen, afg. Jacobstad 21./11. til Lübeck. — Alfa, Lauritzen, afg. Haderslev 22./11. til Danzig. — Marie, Jessen, pass. Dungenes 19./11. for Valencia.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 17./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 17./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. Petersborg 13./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Petersborg 22./11. til Papenburg. — Russ, Petersborg, afg. Barry 12./11. til Buenos Ayres. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Kjøbenhavn 19./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Dunkerque 19./11. til Grangemouth. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Nantes 19./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Skadowsk 19./11. — Wladimir Reitz, Ilsen, ank. Bordeaux 16./11. — Helmer March, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Danmark. — Nawa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Rotterdam 23./11. til Frederikshavn. — Rinfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 19./11. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 23./11. — Gulfxaxe, Petersen, afg. Königsberg 23./11. til Emden. — Rødfaxe, Vilandt, ank. London 22./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Blyth 19./11. til Lübeck. — London, Bom, ank. Windau 18./11. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 19./11. — Bryssel, Kaas, ank. Kiel 18./11.

Merkur. Berlin, Krogh, ank. Riga 19./11. — Wien, Boeck Hansen, afg. Libau 17./11. til Rotterdam. — Roma, v. Thun, afg. Petersborg 16./11. til London.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Marseille 21./11. — Eklipatika, Hemmingsen, ank. Antwerpen 18./11.

Nordseen. Nordland, Møller, afg. Hamburg 22./11. — Kronprins Frøderik, Andresen, afg. Esbjerg 22./11. — England, Andersen, ank. Libau 21./11. — Holland, Poulsen, afg. Windau 23./11. — Rusland, Madsen, ank. Blyth 23./11.

Europa. Europa, Hansen, afg. Kotka 14./11. — Frankrig, Friis, ank. Aarhus 18./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Wear 17./11. — Belgien, Nielsen, afg. Windau 22./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 16./11. — Martha, Christensen, afg. Cette 22./11. — Eina, Rathje, ank. Tynen 20./11. — Therese, Pedersen, afg. Blyth 10./11. — Simone, Møller, ank. Savona 22./11. — Jeanne, Terkildsen, afg. Swansea 15./11. — Vera, Risø, afg. Nizza 21./11. — Daysi, Lagesen, afg. Hudiksvall 19./11. — Anine, Leth, ank. Tyne Dock 23./11. — Kamma, Löffler, afg. Rona 22./11.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, afg. Libau 19./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Lübeck 19./11. — St. St. Blicher, Christensen, afg. Kjøbenhavn 23./11. — G. Kock, Jørgensen, ank. Bordeaux 19./11. — Hans Tausen, Klaaborg, afg. Hernösand 22./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hernösand 23./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 21./11. — N. F. Høffding, van Deurs, ank. Kotka 19./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Åbo 21./11. — I. D. S. Adolph, Fønger, ank. Rotterdam 21./11. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Zaandam 17./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, pass. Kjøbenhavn 23./11. nordg. — Ajax, Brorsen, ank. Helsingfors 22./11.

Frø. Austa, Bagger, ank. Helsingfors 23./11. — Frøja, Nielsen, ank. Windau 18./11. — Vera, Thing, ank. Kalundborg 20./11.

Ocean. Norman, Rosbæk, ank. Rotterdam 18./11. — Allan, Nielsen, ank. Boness 22./11.

Erø. Enighed, Jensen, ank. Randers 20./11. — Emanuel, Svane, ank. Fredericia 21./11.

(Fortsættes Side 739.)

2596. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2322, 1910. Duke of Edinburghe Kanal. Themsens. England. Den sort og hvid vandret sribede Stumtønde, der er udlagt i Kbl Ø. for Shingles Patch Lystønde Nr. 2, ligger 15, Kbl N. 76° Ø. fra N. Shingles Baake. N. Shingles Baake: 51° 32' N. Br. 1° 15' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2597. Midlertidig Belysning forandret. Dieppe. Frankrig. Det røde, faste Fyr paa det lille Molehoved S. for den Ø-lige Bølgebrøder ved Dieppe Havn er paa Grund af Arbejds Fremskridten nu formerket fra N. 36° V. til Kysten V. for Dieppe. 49° 56' N. Br. 1° 5' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1832. Kjøbenhavn 1910).

2598. Frag afmærket. Cherbourg. En grøn Tønde er udlagt ved en Pram med Betonblokke, der er sunket i 9, m Vand i den N-lige Del af Cherbourg Red, S. 79° Ø. fra Fyret paa Fortet paa V.-Enden af Bølgebrøderen og N. 7° V. fra Fyret paa Handelshavens Ø-Mole. Fyret paa V.-Enden af Bølgebrøderen: 49° 40' 29" N. Br. 1° 38' 49" V. Lgd.

2599. Baake ødelagt. La Pierre-Noire. Morlaix. Den røde Baake med Kegle paa Toppen, La Pierre-Noire, paa Morlaix Red, er ødelagt af Havet. 48° 42' 38" N. Br. 3° 52' 10" V. Lgd.

2600. Undervands Taagesignal forandret. North Stack. Holyhead. England. North Stack Undervands Klokke giver nu Fem-Slag, efterfulgt af 20 Sek. Pause. 53° 19' N. Br. 4° 42' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 800. Kjøbenhavn 1910).

2601. Oplysning om Grund. Ayr Bay. Firth of Clyde. Skotland. Sten-grunden i Ayr Bay ligger c. 2 Kbl S-ligere end angivet, den ligger 21½ Kbl S. 26° Ø. fra Lady Isle Fyr og S. 48° V. fra Fullerton House. Mindste Dybde er 6, m. Grunden er c. 1½ Kbl i Udstrækning og c. 3¼ Kbl N. 51° Ø. fra den er 10, m. Vand. Bunden i Nærheden af Grunden er ujævn, og der kan være mindre Vand i denne Del af Bugten, end der er vist i Kortene. Lady Isle: 55° 31' N. Br. 4° 44' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2092. Kjøbenhavn 1910).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2602. Baake midlertidig ombyttet. Les Pierres Noires. Baie de Quiberon Frankrig. En sort Spiritønde med Cylinder paa Toppen er udlagt i Baie de Quiberon, c. 40 m Ø. for Baaken Les Pierres Noires, der er inddraget til Reparation. 47° 30' 15" N. Br. 3° 6' 35" V. Lgd.

2603. Belysning forandret. Pertuis Breton. Lavardin og La Pallice Fyr er nu forandret. Synsvinden for det grønne Lys er 7 Sm. Lavardin Fyr: 46° 8' 6" N. Br. 1° 14' 31" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2050. Kjøbenhavn 1910).

2604. Fyr tændt til Forsøg. Dias Spitze. Lüderitzbuch. Tysk SV-Afrika. Paa Dias Spitze i Lüderitzbuch er det ny Fyr tændt til Forsøg. Hovedfyret er et hvidt Lyalfyr, der hver 4 Sek. viser Et-Lyn, Lyn 0,2 Sek., Mærke 3,3 Sek., det lyser fra S. 25° Ø. gennem S., V., N. og Ø. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 53 m.

Tværsmærkefyret er et hvidt og rødt, fast Fyr, der vises fra samme Taarn som Hovedfyret og viser hvidt Lys fra N. 20° Ø. til N. 50° Ø. og rødt Lys derfra gennem Ø. til S. 70° Ø. Flammens Højde: 50 m. Rundt, graat Fyrtårn. Man kan ikke stille paa Fyret. Det nuværende Fyr brænder foreløbig uforandret. 26° 38' 18" S. Br. 15° 6' 13" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 80. Kjøbenhavn 1910).

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2576. Taagesignal forandret. »Østre-Flak« Fyrskib. Kattegat. Den 1ste Januar 1911 forandres Taagesignalet fra »Østre-Flak« Fyrskib til: Tre-Stød hver 1 Minut, i Stedet for Tre-Stød hver 2 Minutter. 56° 58' (26") N. Br. 10° 53' (41") Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 187 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 255. Fyr-Port. Nr. 114).

2577. Mærkeskib inddrages. Midlertidig Fyr tændes. Hals-Barre. Limfjorden Ø-lige Indløb. Kattegat. I Begyndelsen af December d. A. inddrages Mærkeskibet og den sorte Spiritønde ved Hals-Barre Fyranlæg. Samtidig tændes et midlertidigt, hvidt Lyalfyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., Lyn c. 1/3 Sek., Mærke c. 4 1/2 Sek. Det vises fra en Pæl midt paa Fundamentet til Fyret. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde og Lysevne: 8 Sm. 56° 57' (11") N. Br. 10° 25' (41") Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 159. Fyr-Port. Nr. 115 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 911 og 2297. Kjøbenhavn 1910).

2578. Midlertidige Vagere udlagt. Gjedser. Østersøen. Til Brug ved Reparation af Telegrafkablet Gjedsler—Warnemünde er udlagt rød-hvide Bøjer og Vagere med røde Flag. De ligger fra Kysten ved Gjedsler til c. 6,000 m fra Land. De vil ligge ude i ca. 8 Dage. Søfarende advares mod at beskade eller fjerne disse Bøjer og Vagere. Gjedsler Fyr: 54° 33' 50" N. Br. 11° 58' 3" Ø. Lgd.

2579. Rettelse til »E. f. S. Nr. 2452, 1910. Marstal S-lige Indløb. Farvandet Syd for Fyen. Prikken, der udlægges den 1ste December 1910 paa S.-Siden af Laugø-Sand, er en Rispryk og ikke som angivet en Halmpryk. 54° 51' (8") N. Br. 10° 32' (20") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 149. Søkort, Side 51).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2580. Vrag uskadeliggjort. Østersøen. I Følge Telegram fra Lods-kaptajnen i Mahne er Vraget paa 55° 38' N. Br. 14° 52' Ø. Lgd. uskadeliggjort, og dette Vrag er det samme, som det der den 11te ds. er rapporteret 14 Sm SØ. t. Ø. for Utklippan Fyr. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2528. Kjøbenhavn 1910).

2581. Fyrskibet »Snipau« inddraget. Bottniske Bugt. Finland. Fyrskibet »Snipau« er inddraget. 63° 26' 28" N. Br. 20° 44' 50" Ø. Lgd.

2582. Afmærkning forandret. Vasa Distrikt. Bottniske Bugt. I Vasa Distrikt er udlagt Vagere paa følgende Steder:

Paa V.-Siden af Lindmans Grund. 61° 58' 24" N. Br. 21° 17' 7" Ø. Lgd. Paa V.-Siden af Laxhergets S.-lige Grund. 61° 58' 28" N. Br. 21° 17' 14" Ø. Lgd. Paa Ø.-Siden af Douglas Grund. 61° 58' 33" N. Br. 21° 17' 10" Ø. Lgd. Paa V.-Siden af Laxhergets N.-lige Grund. 61° 58' 32" N. Br. 21° 17' 17" Ø. Lgd. Paa Ø.-Siden af Kallbrottets Grund. 61° 58' 54" N. Br. 21° 17' 30" Ø. Lgd. Paa V.-Siden af Iure Yttergrund. 61° 59' 7" N. Br. 21° 17' 17" Ø. Lgd. Paa S.-Siden af Harrerunds Grynnan. 61° 59' 7" N. Br. 21° 17' 17" Ø. Lgd. Paa S.-Siden af Lønnergets Grund. 61° 59' 4" N. Br. 21° 17' 10" Ø. Lgd. Paa S.-Siden af Harrerunds Dunsin. 61° 59' 4" N. Br. 21° 17' 4" Ø. Lgd. Paa S.-Siden af Yttergrund Vager med Kors. 61° 58' 27" N. Br. 21° 6' 59" Ø. Lgd., og Vageren paa S.-Siden af Nathanaels Grund. 61° 58' 36" N. Br. 21° 17' 4" Ø. Lgd., er inddraget.

2583. Høttelse til »E. f. S.« Nr. 1619, 1910. Heisternest. Heia. Tyskland. Heisternest Fyr har en Lysevne af 24 Sm. 54° 39' 7" N. Br. 18° 47' 8" Ø. Lgd.

2584. Rettelse til »E. f. S.« Nr. 2411, 1910. Værendehjærund. Stralsund. Værendehjærund Bagfyr's røde Lysvinkel fra S. 70° V. gennem V. til N. 72° V. er formørket fra S. 86½° V. gennem V. til N. 85½° V. I Løbet af 1911 vil denne mørke Vinkel blive borttaget. 54° 25' 53" N. Br. 13° 4' 7" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157 og 160).

2585. Færvaad almarkeket. Bramow. Warnow. I Uterwarnow er Løbet, som drejer ind mellem Kilometer-Due d'Albe 8 og 9, ved Bramow, paa Skyrboers Side almarkeket med 2 sort-hvide Spilstønder og paa Bagboers Side med to gule Spilstønder. 54° 6' 5" N. Br. 12° 6' 1" Ø. Lgd.

2586. Spejlspejlsapparat forandret. Schönberg. Baake. Kieler Fjord Ø. Spejlspejlsapparat paa Schönberg Baake er nu forandret saaledes, at det ved at betydes kan benyttes som Fyr, naar man er i Vinklen mellem N. 64° V. gennem N. til N. 86° Ø. fra Baaken. Retningen N. 64° V. gaar over Bülk Fyrskib. 54° 25' 47" N. Br. 10° 22' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2966. Kjøbenhavn 1909).

2587. Beliggenhed. Raadhustårn. Kiel. Det nye Raadhustårn i Kiel, hvis Tårn er synligt langt borte fra, ligger paa 54° 19' 27" N. Br. 10° 8' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 125 og 157.)

III. Nordseen, Nordhavet og Hvide Hav.

2588. Fyr tændt. Norge. Den 15de November 1910 er følgende Fyr tændt: Espevær Havnefyr, V.-Siden af Kjelholmsund, er et rødt, fast Fyr, der lyser fra S. 53° V. gennem S. og Ø. til N. 2° Ø. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvide: 3 Sm. Brændetid: 1ste Septemher—31te Marts. 59° 35' 35" N. Br. 5° 9' 55" Ø. Lgd.

Hidleskholmene, Hølandsund, Søndhorland, er et Fyr med En-Formørkelser, der viser grønt Lys fra N. 23° V., fri V. om Valø, til N. 35° V., fri Ø. om Troldskjær, i denne Lysvinkel ligger en 5 m Baue 2 Kbl V. for Sandholmen; rødt Lys derfra gennem V. til S. 87° V., midt mellem Snøien og Fjeldlandsnes; grønt Lys derfra gennem S. til S. 38° Ø., fri Ø. om Halsne; hvidt Lys derfra gennem Ø. til N. 8° Ø., fri Ø. om Sandvoldhu; grønt Lys derfra gennem N. til N. 4° V. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 59° 47' 40" N. Br. 5° 48' 20" Ø. Lgd.

I Sørfjord, N. for Bergeen:

Valøer er et Fyr med To-Formørkelser, der viser grønt Lys fra N. 27° Ø. gennem N. til N. 35° V., fri V. om Renhovdeknappen; hvidt Lys derfra til N. 44° V., fri Ø. om Munteriklandet; rødt Lys derfra gennem V. til S. 8° V., fri V. om Garies; grønt Lys derfra gennem S. til S. 37° Ø., fri Ø. om Tuenes; hvidt Lys derfra til S. 45° Ø., fri V. om Kvistehallen; rødt Lys derfra til S. 61° Ø. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm

for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 27' 50" N. Br. 5° 28' 0" Ø. Lgd.

Kvistehallen er et Fyr med En-Formørkelser, der viser rødt Lys fra N. 84° V. gennem V., S. og Ø. til N. 82° Ø., fri N. om Romstones; hvidt Lys derfra til N. 76 Ø., fri S. om Vimmelviknes; grønt Lys derfra til N. 70° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 25' 40" N. Br. 5° 32' 20" Ø. Lgd.

Stokkenes er et Fyr med To-Formørkelser, der viser hvidt Lys fra S. 68° V., ind paa Vimmelviknes, til S. 64° V., fri N. om Romstones; grønt Lys derfra gennem S. og Ø. til N. 41° Ø., fri V. om Hanens; hvidt Lys derfra til N. 36° Ø., fri Ø. om Pynken ved Yttre Brurvik; rødt Lys derfra til N. 24° Ø., fri Ø. om Føtjenden ved Skatun. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 26' 20" N. Br. 5° 37' 0" Ø. Lgd.

Ullsnese er et Fyr med En-Formørkelser, der viser hvidt Lys fra N. 79° V. gennem V. til S. 80° V., fri N. om Stavenes; rødt Lys derfra til S. 50° V.; hvidt Lys derfra gennem S. og Ø. til N. 62° Ø., ind mod Vaksdal. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Brændetid: 15de Juli—15de Maj. 60° 27' 55" N. Br. 5° 42' 10" Ø. Lgd.

Dyrøsum, paa Skjæret, er et Fyr med En-Formørkelser, der viser grønt Lys fra S. 28° V., ind paa Kastehavn, til S. 39° V., fri V. om Kastnesspire; hvidt Lys derfra til S. 47° V., fri S. om Dyrø SØ-Pynt; rødt Lys derfra gennem V. og N. til N. 16° Ø., fri Ø. om Dyrø NØ-Pynt; hvidt Lys derfra til N. 19° Ø., fri V. om Baarøne ved Finlandenes; grønt Lys derfra til N. 30° Ø. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 6 Sm for hvidt Lys, 4 Sm for rødt Lys og 3 Sm for grønt Lys. Brændetid: 15de August—14de April. 69° 27' 5" N. Br. 17° 34' 0" Ø. Lgd.

Fiskerfyrene fra Skat til Kristiansund N. er tændt indtil videre. Synes Fyr. Brændetiden fremtidig 20de Juli—15de Maj. 62° 32' 10" N. Br. 6° 1' 20" Ø. Lgd. (Kort Nr. 179). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 943. Kjøbenhavn 1910).

2589. Tønder flyttet. Eider. Tyskland. Sort Spilstønde 12 ved Kleine Fiegeplante i Eider Munding ligger nu paa 54° 15' 1" N. Br. 8° 39' 29" Ø. Lgd. og sort Spilstønde 13 paa 54° 15' 14" N. Br. 8° 40' 9" Ø. Lgd.

2590. Stormvarsel. Büsum. Masten til Stormvarslerne ved Büsum er under Reparation. Stormvarslerne vises midlertidig fra Masten ved Rednings-Stationen i Büsum. 54° 8' N. Br. 8° 52' Ø. Lgd.

2591. Vrag. Brokdorf. Elben. I Elben er et Sejlskib sunket ned for Brokdorf Fyr i 7 m Vand paa 53° 51' 9" N. Br. 9° 20' 6" Ø. Lgd. Bå Mærkeskib for Vrag, der viser de sædvanlige Signaler, er udlagt tæt neden for Vraget. Biergningsstøtøjet vil vise samme Signaler.

2592. Kabel. Hoheweg Fyr. Weser. Imellem Hoheweg Fyr og den sædvanlige Vandsandsmaaler i 4 m Vand NØ. for Fyret ligger et Kabel. Det er forbrudt at ankne i Nørheden af Kablet og Vandstandsmaaleren. Stedet er almarkeket med to grønne Slumplønder, mærket »Hoheweg-Pegel«. Hoheweg Fyr: 53° 42' 50" N. Br. 8° 14' 48" Ø. Lgd.

2593. Fyr oprettes. Schillighörn. Jøde. Paa Wattet ved Schillighörn bygges en Due d'Albe, der 4 m over Vandet bærer en Platform med Opbygning, hvorfra der skal vises et Fyr. Nærmere Oplysninger følger. Schillighörn Fyr: 53° 42' 21" N. Br. 8° 1' 43" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 788. Kjøbenhavn 1910).

2594. Taagesignal forandret. »Geenushank Fyrskib. Innenjæde. Fra Midten af November 1910 giver »Geenushank Fyrskib Taagesignal med Haandsstrege i Stedet for med Klokke. Et-Stød hver 30 Sek., Stød 3 Sek., Pause 27 Sek. Er Sirenen i Uorden, gives det nuværende Klokkesignal. 53° 34' 44" N. Br. 8° 11' 3" Ø. Lgd.

2595. Fyrskibet »Noord-Hinder« ombyttet. Holland. Fyrskibet »Noord-Hinder« er nu ombyttet med det nye Fyrskib. 51° 35' N. Br. 2° 36' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2428. Kjøbenhavn 1910).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller; ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; T: Tillæg.

- Korts eller
Bogs Nr.
R X. 11
- England:
Miscellaneous. — Signs and abbreviations adopted in the Admiralty charts. Oktober 1910.
- R 2045 England, South Coast. — Overs to Christchurch. Oktober 1910.
R 891 Brazil, East Coast. — Pernambuco to Macao. Oktober 1910.
R 645 Peru. — Plans on the coast of Peru. Oktober 1910.
R 1143 Malacca Strait. — Plans in Malacca strait. Oktober 1910.
- Japan:
R 317 Plans on the North Part of Korea East Coast, sheet 3. August 1910.
R 18 Notsuke Suido. August 1910.
R 400 Approaches to Wusung River. September 1910.
† 310 Plans on the North Part of Korea East Coast, sheet 3.
† 18 Notsuke Suido. Tidligere Udgaver.
† 400 Approaches to Wusung River. Tidligere Udgaver.

2605. Tønder flyttet. Ambrose Channel. New York Lower Bay Indløb. Forenede Stater i Nord-Amerika. I. Ambrose Channel er følgende Tønder flyttet: Ambrose Channel Lystønde AC14 c. 15 m SV. i. Ambrose Channel Lystønde AC15 c. 240 m SØ. i, for at afmærke Bøjningen lige over for Lystønde AC16, Ambrose Channel Lystønde AC16 c. 60 m SØ. i, for at afmærke Bøjningen ved Foreningen af den ydre og den midterste Del af Løbet. Ambrose Channel Lystønde 17 c. 40 m NØ. i. Ambrose Channel Lystønde Nr. 20 c. 30 m NØ. Ambrose Channel: 40° 28' N. Br. 74° 0' V. Lgd.

2606. Fyrskibet »Overfalls« atter udlagt. Delaware Bay. »Overfalls« Fyrskib Nr. 69 er atter udlagt. Fyr og Taagesignaler er uforandret som før Omhytningen. Reservefyrskib Nr. 16 er inddraget. 38° 47' 57" N. Br. 75° 1' 24" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1025. Kjøbenhavn 1909).

2607. Fyr forandret. Miah Maul Shoal. Delaware Bay. Miah Maul Shoal midlertidige hvide Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek. er forandret til et hvidt Fyr med En-Formørkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek., 39° 7' 30" N. Br. 75° 12' 30" V. Lgd.

2608. Rettelse til »E. f.« Nr. 2502. Elizabeth River. Virginia. Tanners Point Spiritønde 7 ligger S. 86½° V. fra Tanners Point og N. 5¼° Ø. fra Crauey Island Fyr. Lambert Point Spiritønde 11 L ligger N. 34½° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2 og S. 7½° Ø. fra Lambert Point Upper Pier. Lambert Creek Spiritønde 13 ligger N. 40½° V. fra Hospital Point Wharf og N. 68¾° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2. Norfolk Flats Spiritønde 15 ligger N. 37° V. fra Hospital Point Wharf og N. 88½° Ø. fra Western Branch Baake Nr. 2. Crauey Island Fyr: 36° 53' 33" N. Br. 76° 20' 18" V. Lgd.

2609. Tøndes Beliggenhed. Popes Creek. Potomac River. Chesapeake Bay. Den røde Spiritønde, Stone Pile Tønde 24 SF., i Popes Creek ligger paa 38° 23' 42" N. Br. 76° 59' 37" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2505. Kjøbenhavn 1910).

2610. Tønde inddraget. Cedar Island Bay. Pamlico Sound. North Carolina. Swan Island Spiritønde Nr. 2 i Cedar Island Bay er inddraget. Cedar Island Bay Fyr: 35° 2' 38" N. Br. 76° 23' 0" V. Lgd.

2611. Fyr forandret. Cumberland Sound og Ferdinandina Harbor. Florida. Den 1ste December 1910 forandres:
Fort Clinch røde Forfyr til at vise hvidt, fast Lys og Fyrbaakerne males sorte. 30° 42' 20" N. Br. 81° 26' 54" V. Lgd.

Tiger Island hvide Bagfyr til at vise rødt, fast Lys. 30° 42' 15" N. Br. 81° 28' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1783. Kjøbenhavn 1910).

2612. Tønde udlagt. Rebecca Shoal Fyr SØ. Florida Reefs. Florida. En vandret stribet Spidstønde er udlagt ved 5., m Grunden paa 24° 25' 30" N. Br. 82° 28' 48" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2613. Fyr tændt. Galveston Bay Channel. Galveston Bay. Texas. Forenede Stater i Nord-Amerika. Et rødt, fast Fyr, Galveston Bay Channel Fyr Nr. 2, er tændt c. 1.º Sm NV. for Red Fish Bar Cut Fyr. Flammens Højde: 10 m. Rød, firkanteret, pyramideformet Baake, mærket »2«, i c. 2 m Vand. 29° 31' 58" N. Br. 94° 53' 34" V. Lgd.

2614. Fyr tændt. San Jacinto og Scott Bays. Galveston Bay. Texas. I San Jacinto Bay er tændt et rødt, fast Fyr, Houston Channel Fyr Nr. 2. Flammens Højde: 8 m. Rød Baake, mærket »2«, i 2. m Vand. 29° 41' 27" N. Br. 94° 59' 7" V. Lgd.

I Scott Bay er tændt et rødt, fast Fyr, Houston Channel Fyr Nr. 4. Flammens Højde: 8 m. Rød Baake, mærket »4«, i 2. m Vand. 29° 43' 46" N. Br. 95° 1' 22" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2615. Fyr adslægt Sourdaras. Marseille, Frankrig. Sourdaras hvide, faste Fyr er slukket og Taarnet ødelagt ved Paasefjeng af et Skib, som strandede fra Meter N. for Taarnet, af hvilket der kun er 5 m over Vandet. $43^{\circ} 17' 1''$ N. Br. $5^{\circ} 20' 18''$ Ø. Lgd.

2616. Lystønde forandret. Kaiser Franz Josefs Havn. Bai van Muggia. Golf von Trieste. Østerrig-Ungarn. Lystønden, der ligger 500 m N. for Pynt Ronc (Olm) viser nu rød, fast Lys. Flammens Højde: 3 m. Synsvide: 3 Sm. Naar man S. fra staar ind i Bai van Muggia, skal man passere mellem Lystønden og Pynt Ronc. $45^{\circ} 36' 4''$ N. Br. $13^{\circ} 44' 3''$ Ø. Lgd.

2617. Fyr tændt. Maria Theresia Bølgehyder. Fiume. Paa Hovedet af Maria Theresia Bølgehyder ved Fiume er tændt et rødt, fast, lodret Dobbeltyr, 790 m S. 70° V. fra Fiume Hovedtyr. Flammens Højde: 8 og 7 m. Synsvide: 3 Sm. Fyrskibet nærmest Bølgehyderen er inddraget. $45^{\circ} 19' 4''$ N. Br. $14^{\circ} 25' 4''$ Ø. Lgd.

2618. Fyr tændt. Kukuljar. Morter. Del røde, faste Fyr paa Klippen Kukuljar er atter tændt. $43^{\circ} 45' 4''$ N. Br. $15^{\circ} 38' 1''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2163. Kjøbenhavn 1910).

2619. Fyr flyttet. Pucisce Havn. Brazza. Fyret paa Pucisce Klokketaarn er slukket; tæt ved paa Pynt S. Nicolò, 41 m fra Kysten, er tændt et hvidt, fast Fyr, 1730 m N. 24° V. fra S. Stefano Kapel. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 7 Sm. $43^{\circ} 21' 7''$ N. Br. $16^{\circ} 44' 2''$ Ø. Lgd.

2620. Fyr tændt. Lombarda Havn. Tatinja Bugt. Gursula. I Lombarda Havn er der paa Antersnolens Hoved tændt et ubevogret, rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Synsvide: 3 Sm. $42^{\circ} 55' 4''$ N. Br. $17^{\circ} 10' 2''$ Ø. Lgd.

2621. Fyr forandret. Tchivas og Baifra. Lilleasten N.-Kyst. Tchivas eller Iris Fyr paa Yderenden af Kap Tchivas, skal ombygtes med et hvidt Lyntyr, der viser To-Lyn hver 10 Sek. Flammens Højde: 23 m. Synsvide: 15 Sm. $41^{\circ} 21' 4''$ N. Br. $36^{\circ} 38' 0''$ Ø. Lgd.

Baifra eller Hajs Fyr, paa Yderenden af Kap Baifra, skal slukkes, og erstattes af et hvidt Lyntyr, der viser Et-Lyn hver 5 Sek., som opføres paa den vestre Bred af Ploden Kizil-Irmak, 6. 350 m inden for Yderenden af Kap Baifra og 6. 200 m fra Flodbredden. Flammens Højde: 25 m. Synsvide: 15 Sm. $41^{\circ} 44' 4''$ N. Br. $35^{\circ} 57' 2''$ Ø. Lgd.

2622. Fyr tændt. Kizil-Ada og Cavaliere. Golfe de Makry. Lilleasten. Det hvide Lyntyr paa S.-Pynten af Øen Kizil-Ada eller Kazil er tændt. $36^{\circ} 39' 6''$ N. Br. $29^{\circ} 6' 6''$ Ø. Lgd.

Det røde, faste Fyr paa S.-Pynten af Øen Cavaliere eller Eski Makry er tændt. $36^{\circ} 38' 43''$ N. Br. $29^{\circ} 9' 24''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1534. Kjøbenhavn 1910).

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2623. Hindring. Basradung Island. Fortindan V.-Kyst. Dampieren »Indra« rapporterer at have lyrt en overflydt Hindring 1.7 Sm N. $84^{\circ} 5' 4''$ V. fra Fortet paa Basradung Island, der ligger paa $14^{\circ} 18' 1''$ N. Br. $74^{\circ} 23' 2''$ Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2624. Grund fundet. Karang Temgeh. Bilton V.-Kyst. En Grund med mindre end 7 m Vand er fundet S. $74^{\circ} 5' 4''$ V. fra Mangkok Besar sorte Stumpende med alkortet Kogle og S. $51^{\circ} 0'$ Ø. fra Karang Temgeh hvide Lystønde. Karang Temgeh: $2^{\circ} 43' 3''$ S. Br. $107^{\circ} 33' 2''$ Ø. Lgd.

2625. Brænding. Klein Fortuin og Vlakke Hoek. Straat Soenda. I Nærheden af Straat Soenda er Brænding set paa følgende Steder: 1.5 Sm N. $14^{\circ} 5'$ V. fra Klein Fortuin (Batoe Kethil) SØ-Pynt. 1 Sm N. $10^{\circ} 0'$ Ø. fra Vlakke Hoek Fyr. Klein Fortuin SØ-Pynt: $5^{\circ} 54' 4''$ S. Br. $104^{\circ} 26' 3''$ Ø. Lgd.

2626. Fyr forandret. Djoeana, Java N.-Kyst. Den opsatte Forandring af Djoeana hvide, faste Fyr til et hvidt Blinktyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 2 Sek., vil nu blive foretaget om kort Tid. $6^{\circ} 42' 3''$ S. Br. $111^{\circ} 9' 3''$ Ø. Lgd.

2627. Rev. Lomhok V.-Kyst. V. for Øen Po, Lomhok V.-Kyst, er fundet et Rev med 8.2 m Vand. Revet er c. 500 m i Ø—V. og c. 200 m bredt. Midten af Revet: $8^{\circ} 42' 22''$ S. Br. $115^{\circ} 57' 37''$ Ø. Lgd.

2628. Fyr tændt. Langsuen River. Malacca. Gulf of Siam. Paa S.-Siden af Indløbet til Langsuen River er tændt et hvidt og rødt Fyr med En-Formkøber hver 15 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 5 Sek., der viser hvidt Lys fra N. $1^{\circ} 0'$ til N. $43^{\circ} 0'$, rødt Lys fra N. $43^{\circ} 0'$ Ø. gennem Ø til S. $52^{\circ} 0'$, hvidt Lys fra S. $52^{\circ} 0'$ gennem S. til S. $1^{\circ} 0'$ V. Flammens Højde: 12 m. Synsvide: 8 Sm. $9^{\circ} 56' 3''$ N. Br. $99^{\circ} 8' 0''$ Ø. Lgd.

2629. Baaker optart. Ibi Gawa og Kiso Gawa. Ise No Umi. Honshu S.-Kyst. Japan. Ved Ibi Gawa er optart en rød Baake med rød Kugle paa Toppen. $35^{\circ} 0'$ 7" N. Br. $136^{\circ} 43' 9''$ Ø. Lgd.

Ved Kiso Gawa er optart en rød Baake med rød Kugle paa Toppen. $35^{\circ} 0'$ N. Br. $136^{\circ} 45' 26''$ Ø. Lgd.

2630. Klippe fundet. Tanega Shima. Osumi Group. En Klippe med 3 m Vand i c. 18 m er fundet paa $30^{\circ} 21' 55''$ N. Br. $130^{\circ} 50' 50''$ Ø. Lgd.

2631. Tønder udlagt. Ke Lung Harbour. Taiwan N.-Kyst. Den røde Snits-tønde 3.1 Kbl S. $24^{\circ} 0'$ fra Baunijai Bi Fyr er mærket »B«. $25^{\circ} 9' 3''$ N. Br. $121^{\circ} 44' 43''$ Ø. Lgd. En sort Spidstønde, »G«, er udlagt paa $25^{\circ} 8' 26''$ N. Br. $121^{\circ} 44' 50''$ Ø. Lgd. Fortøjtønde Nr. 10 er udlagt paa $25^{\circ} 8' 15''$ N. Br. $121^{\circ} 44' 26''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2448. Kjøbenhavn 1910).

2632. Lystønde forandret. Kihun Ko (Ke Lung). Taiwan N.-Kyst. Lystønden ved 5 m grunden i Ke Lung Haven viser nu Et-Lyn hver 2 Sek., Lyn 0.1 Sek., Mørke 1.0 Sek. $25^{\circ} 8' 46''$ N. Br. $121^{\circ} 44' 58''$ Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1747. Kjøbenhavn 1910).

Karantænebestemmelser m. m.

2633. Karantænebestemmelser. Malta. — Berdiansk, Marianopol og emiligrande Kyst, Kertch, Klersson, Rostov-on-Don, Theodosia, Taganrog, Sevastopol og Nakhichevan er erklæret kolerafri.

Kysten af Marokko mellem Rabat og Casablanca, begge Byer inklusive, er erklæret pestfri.

Rusland. — Byerne Moskou, Odessa og Ashkhabad, Distrikterne Novorossisk, Novoladoga, Tcherapovetz, Tukalinsk, Tunen, Ichim, Krasnovodsk, Tainpol, Konstantin, Balta, Schlissenhourg, Kazaks, Dievanahire og Vologda, Guvernementene Kharkov, Jaroslavl, Stavropol, Tauride, Viatka, Kostroma, Bacon, Tiflis, Bizan, Tchernigov, Poltava, Orel, Koursk, Kazan, Noguilev med Undtagelse af Distriktet Goretz og Nijni-Novgorod med Undtagelse af Distriktet Lonkoinovsk samt Territorierne Kars, Daghestan og Ural med Undtagelse af Distriktet Ural, er erklæret kolerafri.

Tunis. — Neapel er erklæret kolerafri.

Tyskland. — Lissabon er erklæret for smittet af Pest.

Østerrig-Ungarn. — Karantænebestemmelserne over for Bari og Foggia gælder ogsaa over for Bari, Provinserne Neapel, Caserta, Avellino og Salerno.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Blyth 21./11. — Hamlet, Jørgensen, ank. Grimsby 21./11. — Helge, Pii, ank. Libau 18./11. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 16./11. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Reval 16./11.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 24./11. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Singapore 21./11. til Singara. — Bandon, Thomsen, ank. Suez 23./11. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Frederikstad 23./11. — Pangan, Gabe, afg. Suez 23./11. til Colombo. — Indien, Jensen, ank. Antwerpen 20./11. — Tranquebar, van Deurs, ank. Suez 23./11. — Siam, Knudsen, afg. Perim 16./11. til Sabang. — Cathay, Kruse, afg. Negapatam 18./11. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Portland 19./11. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 19./11. til St. Thomas. — St. Lucia, Ingemann, ank. Rotterdam 24./11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Rotterdam 21./11. — Helene, Sørensen, afg. Rotterdam 22./11. — Sjølland, Dam, afg. Windau 21./11. — Agnete, Hansen, afg. Rotterdam 21./11. — Hermia, Sonnichsen, afg. Blyth 22./11. — Alice, Schultz, ank. Antwerpen 21./11.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Barcelona 22./11. til Taragona. — Nelly, Clausen, ank. Livorno 19./11. — Fanny, Eriksen, ank. Livorno 19./11. — Lilly, Nielsen, pass. Portland 19./11. for Barcelona. — Dagny, Sørensen, pass. Portland 17./11. for Palma. — Mary, Bang, afg. Gand 22./11. til Middlesbro. — Alexy, Lorentzen, afg. Skefteå 22./11. til Barcelona.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Sundsvall 18./11.

Sejlskibe.

Eshjerg. Ella, Kruse, ank. Eshjerg 20./11.

Fans-Sønderho. Elisabetha, Fischer, afg. Rio Grande 18./11. til Liverpool. — Martha, Fischer, ank. Hamburg 19./11.

Rønne. Prøven, Olsen, ank. Danzig 13./11. — Freja, Bech, ank. Kjøbenhavn 16./11. — Laurentine Emilie, Andersen, ank. Kjøbenhavn 17./11. — Gudmund, Petersen, ank. Holbæk 17./11. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Middelfart 19./11.

Svendborg. Laura, Clausen, ank. Wemyss 16./11. — Najaden, Rasmussen, ank. Aalborg 18./11. — Immanuel, Jensen, ank. Malmø 17./11. — Haabet, Andreassen, ank. London 17./11. — Brødrene, Jørgensen, ank. Libau 18./11. — Lindhardt, Mad-

sen, ank. Frederiksstad 18./11. — Ariel, Ravnemo, ank. London 19./11. — Kamma, Fisker, ank. Stettin 19./11. — Alma, Hansen, ank. Landerneau 19./11. — H. A. Hansen, Hansen, ank. Sundsvall 18./11. — Otto, Klug, ank. Great Yarmouth 18./11. — Zenitha, Jensen, ank. Klintebjerg 19./11. — Christian, Jørgensen, ank. Treport 21./11. — Severine, Jensen, ank. Aalborg 21./11. — R. P. Petersen, Andersen, ank. Rudkjøbing 21./11. — Guldborg, Rueløkke, ank. Rudkjøbing 21./11. — Zampa, Petersen, ank. Karrebæksmunde 19./11. — Karl Mørk, Mortensen, ank. Geffe 20./11. — Flora, Sørensen, ank. Fowey 21./11. — Ellen, Andersen, ank. Paimpool 21./11. — Ludvig, Jørgensen, ank. London 18./11. — Ebenezer, Rasmussen, ank. London 19./11. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Ghent 20./11. — Activ, Mouritzen, ank. London 21./11. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Nykjøbing S. 21./11. — Ignatz Breum, Lund, ank. Fowey 21./11. — Niels, Nielsen, ank. Hasle 21./11. — Meta, Møller, ank. Par 21./11. — Erik, Hansen, ank. Fowey 22./11. — Henry Brooke, Rasmussen, ank. Paimpool 23./11. — Valdemar, Andreassen, ank. Königsberg 22./11. — Lauritz, Dam, ank. Middlesbro 22./11. — Hans Ditlev, Knudsen, ank. Holbæk 23./11. — Cornwall, Petersen, ank. Morlaix 21./11. — Elise, Andreassen, ank. Mullerup 23./11.

Ærs. Vera, Thjellesen, ank. Göteborg 20./11. — Caroline, Kock, Rasmussen, ank. Hamburg 20./11. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Maracaibo. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Kristiansand 19./11. — Kodan, Hansen, afg. Antwerpen 19./11. til Cadix. — Norden, Rasmussen, er afg. Kragerø til Pontrioux. — Alfa, Madsen, pass. Dungeness 18./11. — Laura, Jensen, afg. Malaga 19./11. til Setubal. — Svanen, Møllmann, ank. Middlesbro 20./11. — Emilie, Friis, ank. Pillau 20./11. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Aberdeen 20./11. — M. Hay, Petersen, er beordret til Alicante. — Thy, Hansen, ank. Bahia 21./11. — Venus, Jensen, ank. Fowey 21./11. — Haabet, Rise, ank. Stralsund 21./11. — Ruth, Nielsen, ank. St. Johns N. F. 17./11. — Bertha, Madsen, ank. Helsingborg 21./11. — Freya, Petersen, ank. Halmstad 21./11. — Debora, Rasmussen, ank. Flensborg 19./11. — Juliana, Christensen, ank. Trapani 19./11. — Hekla, Hermansen, ank. Rudkjøbing 21./11.

INDHOLD:

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — Kjøbenhavn, d. 25. November 1910. — Rotationskompasset. — Sydhavsisen. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

Kjøbenhavns Børskurs d. 24. Novbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	94 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	94 ² / ₄
Danmark		45 ¹ / ₂	46 ¹ / ₂
Norden		86 ¹ / ₄	87
København		—	—
Carl		72 ³ / ₄	74
Dannebrog		81	82
Skjold		46 ¹ / ₄	47 ¹ / ₂
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896		81	82
Hejmdal		88 ¹ / ₂	90 ¹ / ₂
Østasiatiske	146 ¹ / ₂ — ³ / ₄	146 ¹ / ₂	146 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		2	5
Gorm		72	73
Torm		57	72
Inga		43	50
Cimbria		—	—
Vesterhavet		125	180
Helsingørske-Dampskibs-Selskab .		—	—
Forenede Bugser-Selskab	50 — 52	50	54
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab	43 — ¹ / ₄	43	43 ¹ / ₄
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88		—	—
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		99	101
5% Østasiask Komp.		99	101
Stats- og Kredittforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ¹ / ₄	93 ³ / ₄
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — — — 2. Serie.		94	96
4% — — — — — 1. — — — — —		95 ³ / ₄	96 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf.		88 ¹ / ₄	90 ¹ / ₄
4% — — — — — 7. — — — — —		92 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk.		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf.		93 ¹ / ₄	98 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		141 ³ / ₄	142
Privatbank	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₄	106 ¹ / ₂
Landmandsbank		134 ¹ / ₄	134 ¹ / ₂
Handelsbank	186	186	186 ¹ / ₄
Grundejerbank	20 — ¹ / ₂	20	20 ¹ / ₂
Burm. & Wain	93 ³ / ₄ — ¹ / ₂	93 ¹ / ₂	93 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.		67 ¹ / ₄	70
Sukkerfabr.	249 ¹ / ₄ — ³ / ₄	249 ¹ / ₂	249 ³ / ₄
Bryggeri Aktier	181 ¹ / ₂ — 182	181 ³ / ₄	182

Vekselkurser d. 23. Novbr. 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.20	18.15
Paris	72.05	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 23. Novbr. 1910.

Russiske Noter	216.35
4% Russiske Consols.	92.60
3 ¹ / ₁₀ % — Boden Kredit.	—
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.90
4% — — 1890	94.80

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 38,000, „Danmark“ 2,000, „Norden,“ 10,000, „Carl“ 2,000, „Dannebrog“ 2,000, „Skjold“ 6,000, „Dansk-russisk“ 44,000, „Østasiatisk“ 268,000.

Møller & Rée,

Bankforretning, 16. Ved Stranden

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laen i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, stærste og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Møntie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt. Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc. Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, d. 29. November 1910.

Meddelelse til Sejlskibsredere.

Tilsyn med Sejlskibe. Efter Anmodning af Ministeriet for Handel og Søfart henleder Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart Sejlskibsredernes Opmærksomhed paa Bestemmelsen i § 7 b i Lov af 14. Maj 1909 om Tilsyn med Sejlskibe, hvorefter alle de i Bestemmelsen omhandlede Sejlskibe, som i Medfør af Lovens § 1 er det offentlige Tilsyn undergivet, skal være synet inden den 1. Januar 1911.

Skibes Rulning. »Lokalanzeiger« meddeler, at ved Skibbygnings-Ingeniørernes Kongres i Berlin den 18. ds. lykønskede Kejseren en Hamburger Ingeniør, Frahm, til Opfindelsen af nogle saakaldte Rulnings Tanke og udtalte det Haab, at dette ny System snart maatte blive indført i alle Skibe.

Hr. Frahm holdt derpaa et Foredrag og demonstrerede sin Opfindelse paa en Model. Opfindelsen bestaar i U-dannede Tanke, som gaar igennem Lastrummet fra Bagbord til Styrbord. Vandet stiger og falder i disse Tanke, eftersom Skibet ruller og modvirker paa den Maade dettes Bevægelser. Tankene er blevet prøvet paa to af Hamburg—Amerika-Liniens Dampere »Ypiranga« og »Corcovado«. Disse Skibe, der har løbet mellem Buenos Aires og Hamburg i Sommer, rullede elleve Grader til hver Side uden Tankene, men denne Rulning blev reduceret til to Grader, naar Tankene toges i Brug. Hamburg—Amerika-Linien har besluttet at anbringe saadanne Tanke i den ny, store Dampere paa 50,000 Tons, som Linien fornylig har bestilt til dens New York Rute.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantænebestemmelser. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at den Skibe kommende fra Kysten mellem Kertch og Odessa og Akkerman og Odessa, sidstnævnte By ikke iberegnet, paalagte Karantæne er ophævet, og Skibe kommende fra Havne paa de nævnte Strækninger tilstedes derfor fri Adgang efter personlig Undersøgelse af Passagerer og Mandskab og Desinfektion.

Justitsministeriet har under 22. ds. udstedt følgende Bekendtgørelse:

Justitsministeriets Bekendtgørelse Nr. 210 af 4. Oktober 1910 om Sundhedsforanstaltninger over for Neapel og Konstantinopel ophæves for saa vidt angaar Neapel.

A. Bestemmelserne i §§ 13—21 og 24 om asiatisk Kolera i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er herefter i Virksomhed over for følgende Steder:

- 1) Havnene ved det røde Hav,
- 2) Havnene i Ægypten,
- 3) Havnene i Tonkin og Cochinchina samt i Ostindien, derunder de nederlandske ostindiske Kolonier,
- 4) De russiske Havne ved det sorte Hav og det Azowske Hav,
- 5) St. Petersborg og Kronstadt, samt
- 6) Konstantinopel.

B. Bestemmelserne i §§ 26—35 og 38 om Pest i ovennævnte Bekendtgørelse af 14. Maj 1900 er ikke i Virksomhed.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

Den britiske Dampere »Abhona«. »Shipp. Gaz.« skriver den 23. ds., at der desværre er en Mulighed for, at den Dampere, som Føreren af Dampskibet »Boscia« af Kjøbenhavn den 7. ds. har set gaa til Bunds i Atlanterhavet (se Dansk Søfartstidende Nr. 91 d. A.), kan være den britiske Dampere »Abhona«, som løb af Stabelen paa Clyden i September, og tilhører British India Steam Navigation Company. »Abhona« ankom til Plymouth om Aftenen den 4. ds. og afsejlede derfra den næste Dag til Rangoon. Damperen havde sorte Skorstene med to smalle hvide Ringe om. Saavidt vides havde den ingen Passagerer om Bord, men en Besætning af 90 Mand, hvoraf kun 13. Mand antages at være hvide. Der er senere ikke hørt noget om nævnte Skib.

Sejladsen paa St. Petersborg. Det danske Generalkonsulat i St. Petersborg har den 18. ds. til Udenrigsministeriet indberettet, at der atter er indtraadt Tøvejr med 3—4 Graders (Reamur) Varme, og at Isbryderen »Jermack« af Regeringen har faaet Ordre til at assistere ind- og udgaaende Dampere indtil den 14. December.

Generalstabens Kort. Fra Generalstabens topografiske Afdeling har vi modtaget et Hefte, »Generalstabens Kort, Oversigt og kortfattet Beskrivelse«. Dette Hefte, der faas i Boghandelen til en Pris af 1 Kr. indeholder atten Planer, der viser Inddelingen af Landet (inklusive Island og Færøerne) i de forskellige Kortblade og hvilke af disse, der er udkommet. Ved Hjælp af denne Oversigt vil man paa en let Maade kunne skaffe sig Oplysning om samtlige de af Generalstaben udgivne fortrinlige Kort og Priserne paa disse.

Dødsfald. Den danske Konsul i Stettin Kurt Freise er afgaaet ved Døden. Den Afdøde var Vicekonsul fra 1895—1905 og har siden været Konsul.

Skoleskibet »Viking« er den 24. ds. ankommet til Hull. Alt vel.

Hjem for Sømands-Enker.

Fra Hr. Kommandør J. H. Schultz har vi modtaget følgende:

I Fjor ved denne Tid rettede jeg en Henvendelse til Offentligheden om at hjælpe Bestyrelsen for Sømandsforeningen med at starte det første Hjem for den menige Sømands Enker her i Danmark, hvortil man tænkte sig at anvende den dertil særligt skikkede Ejendom i Vildersgade 68, kaldet Sømandshjemmet.

Tanken fandt megen Sympati saavel i Pressen som hos Publikum, og da der efter Hds. kgl. Højh. Prinsesse Mariæ Død blev sat en Indsamling i Gang til et Minde for Prinsessen, gav Hs. kgl. Højh. Prins Valdemar, paa Indstilling af Komitéen for Indsamlingen, sit Minde til, at 18,000 Kr., c. Halvdelen af den indsamlede Sum, maatte stilles til Disposition for Sømandsforeningen af 1856 til at starte et »Hjem for Sømands-Enker«.

Et andet smukt Udslag af den Sympati, hvormed Tanken om et »Hjem for Sømands-Enker« blev modtaget, er den Indsamling til det nævnte Øjemed, som to danske Mænd, nemlig Generalkonsul V. Faber og

fhv. Skibsmægler P. A. Petersen i London, har sat i Gang i England og Frankrig.

Hovedresultatet af det forløbne Aars forskellige Indsamlinger til et »Hjem for Sømands-Enker« bliver saaledes:

Ved Sømandsforeningen, skænket	
2den Prioritets Obligationer	17,000 Kr.
do. Kontant	3,404 -
Ved Generalkonsul V. Faber og Skibsmægler P. A. Petersens Indsamling	11,020 -
Ved Komitéen for »Et Minde for Prinsesse Marie« (1. Rate)	9,000 -
Ialt	40,424 Kr.

For disse Penge vil Bestyrelsen se sig i Stand til at give 20 Friboliger til Sømands-Enker fra førstkomende Nylaar; ialt er der i Bygningen Plads til 55 Enker.

1ste Januar 1910 begyndtes med 5 Friboliger.

1ste Januar 1911 vil der være 20 Friboliger.

Danske Mænd og Kvinder i Indland som i Udland, hjælp os til, at der

1ste Jauar 1912 kan være 55 Friboliger i den Bygning, der vil komme til at hedde:

Prinsesse Maries Hjem for Sømands-Enker.

Bidrag modtages med Taknemlighed af os Undertegnede samt paa Sømandsforeningens Kontor Baadsmandsstræde 13.

Skibsinpektør M. Bonde. Mægler Grube.
Grønlandske Handels Plads. Marstal.

Kommandør H. Konow. Kommandør J. H. Schultz.
Amaliegade 13. Østbanegade 11.

Skibsreder Ths. Sonne. Assurandirektør Carl Will.
Havnegade 21. Holmens Kanal 16.

Fhv. Skibstømmer Spelling.
Vesselsgade 8.

Vejrovsigt over Nordatlantterhavet for December Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. For Verdenshavens Vedkommende er December Aarets mest vinterlige Maaned. Fastlandet afkøles langt hurtigere end Oceanet; Temperaturforskellen og dermed ogsaa Lufttrykforskellen mellem Fastlandet og Oceanet naar i December sine største Værdier, og i Sammenhæng hermed overgaar December for store Dele af Nordatlantterhavets Vedkommende de følgende, koldere Maaneder i Storm- og Regnhypighed. De fugtige, friske indtil stormende Vestenvinde, der hersker paa Damperruterne til Nordamerika, hører for Størstedelen til Sydrenden af store Vindsystemer, hvis Hovedminima oftest ligger langt mod Nord i Davis Strædet eller ved Island, medens sekundære Systemer trækker mod Øst længere Syd paa.

Østlige Vinde er ogsaa nu langt sjældnere paa Damperruterne til New York end i Efteraarsmaanederne; dog forekommer der ogsaa Nord for 45° N. Brd. af og til Omraader med højt Tryk og østlige Vinde. Selve Svingningerne i Lufttrykket, som man kan vente paa denne Tid, er ogsaa meget store.

NØ. Passatens polare Grænse ligger endnu fra Oktober paa meget nær samme Bredde, hvorimod den ækvatoriale Grænse siden November er rykket endnu 1½° længere mod Syd og rører nu paa den amerikanske Side paa 3°—4° N. Brd. næsten SØ. Passatens

Nordgrænse. Paafaldende er det hyppigt forekommende Vindstille ved SØ. Passatens Nordgrænse midt paa Oceanet mellem 0°—5° N. Brd. og c. 30°—15° V. Lgd., hvor der i November kun forekommer c. 5 pCt. Vindstille, medens man nu maa gøre Regning paa 10 pCt. og ved Liberia Kysten endog paa over 15 pCt.

Ved Nordamerikas Østkyst er NV. Vinde de overvejende. I Mexico Golfen forekommer »Northers« hyppigt; de træffes endnu helt ned til Colon paa Panamataangen og er dér farlige for Skibe, der ikke ligger under Damp. Ved Venezuelas Kyst blæser en frisk Passat. Fra Kamerun langs Kysten indtil 30° N. Brd. optræder ofte »Harmattan«. Fra Kap Palmas til Kap Verde forekommer, foruden Vindstille, hyppigt Vinde mellem NNV. og NV., under Land hersker Passatretningen (NNØ.—Ø.) først Nord for Kap Verde.

Stormhyppigheden tiltager især i den europæiske Halvdel af Oceanet, hvor der nu forekommer over 20 pCt. Storme mod kun 10—13 pCt. i November. Paa den amerikanske Halvdel af Oceanet Syd for 40° N. Brd. er Stormhyppigheden betydelig større (30 pCt. og derover) end længere mod Nord i Omegnen af Newfoundland Bankerne (10—15 pCt.); paa den sydlige Rute til Nordamerika maa man derfor paa Rutens sidste Del ikke for tidligt bøje mod Nord, naar man ikke vil risikere at forspilde den vundne Fordel.

Taage. I den sydlige Del af Nordsøen, særlig ved den engelske Kyst omtrent mellem Hull og Dover, forekommer Taage oftere end tidligere. Paa den amerikanske Side hersker nu den taagefattige Tid, om end Taagen ved Østranden af Bankerne altid forekommer hyppigere end over andre Dele af Oceanet.

Is. Damperruterne til Nordamerika er sædvanligvis isfri i December; kun meget sjældent er der observeret enkelte Isfjælde, men allerede i Januar naar Drivisgrænsen hist og her ned til 45° N. Brd.

Hvad Forholdene i Aar angaar, da fremgaar det af de sidst indløbne Ismeldinger, at der er set Is i og ud for Belle Isle Strædet. Fra den sydligere liggende Hoveddampskibsroute er der ikke fremkommet nogen Ismelding.

Besejlingen af Belle Isle Strædet ophører i Reglen den 25. November, selv om der først danner sig Is c. 14 Dage senere. Paa St. Lawrence Strømmen ophører Skibsfarten i de sidste Uger af November.

Sejlskibsruiter. Sydgaende Sejlere, der kommer fra Kanalen, bør med østlig Vind og faldende Barometer slaa ind paa en meget vestlig Rute, fordi der da mellem Skibet og Passaten ligger et Omraade med lavt Tryk, som man bør sejle Nord og Vest om. Ogsaa under andre Vejrforhold skal man passere Finisterre i en Afstand af 10 Sm. eller mere for ikke at blive trængt ind under Portugals Kyst af de dér herskende vestlige Vinde.

Literatur.

Ruter, Distancer, Orkaner, Vinde, Strømme m. m. af H. Bergersen. H. Aschehoug & Co.'s Forlag, Kristiania. (87 Sider.)

Bogen indledes med en kortfattet Beskrivelse af de almindeligst anvendte meteorologiske Instrumenter, dernæst omtales Temperaturens Fordeling, Luftens Vanddamp, Taage, Skyer, Nedbør, Luftens

Tryk, Lufttryk og Vind, Isobarer, tropiske Storme, Manøvreregler, Stormvarselssignaler, fremherskende Vinde og Havstrømme og Damp- og Sejlskibsruiter.

Bogen slutter med en Distancetabel, omfattende c. 2.800 Distancer mellem bekendte Havnepladser, samt en Vejledning til Benyttelse af Tabellerne, naar Talen er om en Distance, der maa sammensættes af flere.

Endvidere indeholder Bogen særlige Kort over de fremherskende Vinde og Havstrømme samt over Damp- og Sejlskibsruiter.

Omtalen af de meteorologiske Elementer er meget kortfattet, enkelte af de derom handlende Afsnit er paa knap en halv Side. En Undtagelse danner Afsnittet om tropiske Cykloner og Manøvreringen i disse. Her findes, foruden de almindelige Manøvreregler, en Del Eksempler, hentede fra udenlandske Tidsskrifter, paa Skibes Manøvrering i Cykloner og Tyfoner i det indiske Hav og Kinasøen med oplysende Kortskitser.

Forfatteren bemærker i Forordet, at Bogen er udarbejdet i den Hensigt at tjene som Hjælp ved Undervisningen paa Navigationsskoler og som en Haandbog om Bord.

Vægten synes dog i overvejende Grad at være lagt paa det sidste; som Lærebog betragtet er Fremstillingen paa sine Steder temmelig overfladisk. Enkelte af Figurerne er alt andet end heldige, hvilket f. Eks. gælder Fig. 24 og 26, der skulde give Eleverne en Forestilling om Vindene i Cykloner. Efter de her fremstillede Vindbaner blæser Vinden direkte mod Centret.

Adskillige af de af Forfatteren fremsatte Paastande ægger i høj Grad til Modsigelse. Her skal en enkelt af disse Paastande, som ogsaa har været fremsat i ældre danske Lærebøger, omtales lidt nærmere.

Forfatteren skriver: Paa grund af cyklonens fremadskridende bevægelse vil vindhastigheden være størst hvor luftens tilstrømningsretning og baneretning falder sammen; for der vil den observerte vind være lik vindens hastighed i cyklonen + centrets hastighed. Paa den anden side vil vindhastigheden være forskjellen mellem disse.

Ved at studere de daglige Vejrkort vil enhver imidlertid let kunne overbevise sig om, at Centrets fremadskridende Bevægelse ikke saa sjældent er lige saa stor som, ja endog større end Vindhastigheden — selv der, hvor Vindretning og Baneretning falder sammen, — og at store Vindhastigheder kan forekomme paa en hvilken som helst Side af Centret og ganske uafhængig af, om Centret flytter sig eller ikke, naar kun Lufttryksforskellen er stor nok.

En Cyklon maa jo nemlig ikke opfattes som en Luftmasse, der uafhængig af den omgivende Atmosfære bevæger sig hen over Jorden, men det er det lave Lufttryk, som sætter den omgivende Atmosfære i Bevægelse, og det er denne Bevægelse og ikke Centrets Bevægelse, vi kalder Vind.

Bogen giver iøvrigt paa det rent praktiske Omraade en Række værdifulde Vink og Raad, som det kan anbefales enhver Navigator at gøre sig bekendt med.

Th. P. Funder.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverige og Østnorge til England og Kontinentet ligger Markedet i det nu betydelig indskrænkede Fartomraade mat og helt utilfredsstillende, saa at det er meget vanskeligt at anbringe den fremkomne Tonnage for Udfragt. Tyskland og Sydsverige har ikke noget, som lønner Forsejling, og der er siden sidste Indberetning kun sluttet ganske enkelte Fragter for Skibe, der losses paa Pladserne, til lave Rater. Danmark har dog afsluttet og har ogsaa i Øjeblikket enkelte Korn- og Kartoffellaster, hvormed nogle Sejlere er bleven holdt i Fart, medens Vestsverige og Østnorge kun har ført til enkelte Befragtninger ligeledes til lave Rater: de er desuden for Øjeblikket tomme for acceptable Fragtrater, saa at Udsigterne nærmest er for Oplægning.

Returfragter Vest fra samt Mellemrigsfart er ligeledes utilfredsstillende, saa at det ogsaa her har sine Vanskeligheder at anbringe den fragtledige Tonnage, og Raterne er 5/ à 10/ pr. Keel lavere end i forrige Uge.

For de mindre Skibe har Nordtyskland ogsaa i den forløbne Uge været ret livlig og gennemgaaende sluttet og udbudt højere Rater for Ladninger, som skal afskibes i November; det koldere Vejr har vel ogsaa haft sin Andel i Stigningen. Der noteres og til Dels sluttet for Rug fra Danzig 6½ à 7 Mk., Stolpmünde 5½ à 6 Mk., Barth 6 Mk., Greifswald 5½ Mk., Stralsund 4¾ Mk. Stettin har ligeledes været bedre og sluttet for Rug 5 à 5¼ Mk., Havre 6 à 6¼ Mk.; hvorledes Begyndelsen af December bliver, kan man endnu ikke se, men noget bliver der altid. Saavel Sverige som Norge er saa godt som uden Forandringer, og det samme er nærmest Tilfældet med Danmark for Provinsernes Vedkommende: Kjøbenhavn er kendelig flovere og slutter kun lidt og gennemgaaende ikke over almindelige Sommerrater; for Kokoskager til Stettin opnaaedes 5 Mk., for Hvede til Svendborg 11 Øre, Aalborg 14 Øre.

Fra Sø og Land.

En besværlig Rejse. En Damper, der fornylig er ankommet til Clydebank efter at have været savnet i en halv Snes Dage, har haft en meget besværlig og farlig Rejse. Skibet kom fra St. Johns (Newfoundland) med 1,600 Standard Træ. Omtrent 1½ Dags Rejse fra den irske Kyst indtraf der en stærk NO.-Storm, der kastede Skibet om paa Siden, saa Dækslasten forskød sig, og c. 90 Tons af den gik over Bord. Skibets Slagside var saa stor, at Køjernerne i Brodæksopbygningen kun lige var over Vandet, og Ilden under Kølerne maatte slukkes. Under disse farlige Forhold blev Skibets Navigering yderst vanskelig og det saa meget mere, som Resten af Dækslasten arbejdede haardt, og hvert Øjeblik truede med at gaa over Bord. Endelig aftog Stormen dog noget, da man var inde under den irske Kyst, og det lykkedes Kaptajnen, tillige med den af 35 Mand bestaaende Besætning, at bringe Skibet i Havn.

Londons Størrelse. Af nogle i disse Dage offentliggjorte statistiske Meddelelser om Verdensbyen fremgaar, at »Greater London«s Befolkning opføres med 7,537,196 Personer af begge Køn. Gælden beløber sig til 114,838,005 Pd. St. og foraarsager en aarlig Udgift af omtrent 6¼ Mill. Pd. St. Gaderne Længde i 1909 var 2,151 engelske Mil og kostede i Belysning 187 Pd. St. pr. Mil. I Aaret 1908 befordredes næsten 413 Millioner Mennesker paa Grevskabsraadet Londons Sporveje, og samme Aar befordredes paa Greater-Londons Baner og Sporveje samt af Omnibusselskaberne 1,316.180,410 Personer.

I Londons Fængsler fandtes 44,140 Mænd og 57,179 Kvinder; i Aarets Løb fældedes 4 Dødsdomme. (»Berl. Tid.«)

Havarier og Forlis.

Alice, Dpsk. af Kjøbenhavn, er ankommet til Antwerpen fra Libau efter en haard Rejse. En Del af Dækslasten er gaaet tabt. Ella, Skonnert af Esbjerg, har haft Ild i Kahytten og faaet nogen Skade.

Nexos, Dpsk. af Esbjerg, er ankommet til Antwerpen fra Sevilla efter en haard Rejse. Skibet har faaet en Del ovenbords Skade.

Leif, Dpsk. af Kristiania, er indkommet hertil den 23. ds. paa Rejse fra Frederikshavn til Ghent med Trælast. Skibet, der havde Skade paa Maskinen, maa reparere her, forinden Rejsen kan fortsættes.

Zephyr, Skonnert af Mandal, indkom den 24. ds. til Frederikshavn med Tab af en Del Dækslast. Skibets Kaptajn, Eriksen, fik under Passagen af Sundet et Kanonslag i Øjet, ved at en Patron eksploderede; han blev landsat i Helsingør og indlagt paa Sygehus.

Bauta, norsk Dpsk., indkom den 24. ds. til Aarhus paa Rejsen fra St. Petersburg med en Ladning Oljekager. Skibet, der i Østersøen har været i Kollision med et flydende Vrag, er læk og Ladningen stærkt beskadiget.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Gravesend Bugten været i Kollision med Dpsk. »Wimbledon« af London, der fik en Del Skade paa Stævnen. »Skakkeborg« blev ramt om Bagbord og blev sat paa Grund ved Coalhouse Point.

Nestved, Skonnert af Rønne, ankom den 23. ds. til Hjemstedet med en Del ovenbords Skade; ligesom en Baad er stærkt beskadiget.

Prøven, Skonnert af Rønne, er paa Rejsen fra Danzig til Svendborg, indslæbt til Neufahrwasser med knækket Fokkemast og uklare Pumper.

Orrik, Dpsk. af Vejle, er den 27. ds. for Indgaaende til Hamburg, bleven paasejlet af engelsk Damper »Montauk« udfor Kuhwerder Hafnen. »Orrik« sank; Mandskabet blev reddet. »Montauk« blev stærkt beskadiget.

Nybygninger, Køb og Salg.

Skibsreder Hans Petersen, C. W. Søndergaard m. fl. har i Følge »Ærø Avis« købt den i Bremen hjemmehørende 3/m. Staalsskonnert »Louis Linnemann«. Skibet, der er bygget i Amsterdam i 1903, maaler 290 Netto- og 335 Brutto Reg.-Tons og laster 485 Tons dw. Det er for Tiden beliggende i Hamburg og er befragtet fra Sydamerika via Spanien.

Skibet, der er overtaget, vil blive ført af Kapt. Svane, tidligere Fører af »Astræa«, og dets Navn bliver »Jenny«.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schubert, afg. herfraa 25.11. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 13.11. — Algarve, Borries, ank. Lissabon 26.11. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 27.11. Syd paa. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Havre 24.11. — Antwerpen, Madsen, ank. Valencia 27.11. — Arkansas, Petersen, afg. Savannah 10.11. til Bremen. — Arno, Strubberg, afg. Hartlepool 26.11. — Aurora, Fischer, afg. Palermo 23.11. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 27.11. — Beira, Lunge, ank. Marseille 27.11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 22.11. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. hertil 25.11. — Christian IX, Holm, afg. Pillau 27.11. hertil. — Dagmar, Bøgvad, afg. Dartmouth 26.11. hertil. — Duoro, Søeberg, afg. Riga 26.11. til Antwerpen. — Esbjerg, Struve, ank. hertil 28.11. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19.11. — Frederik, Nellesmann, afg. London 26.11. hertil. — Garonne, Kromann, afg. Riga 25.11. til Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 23.11. — Hengest, Munck, afg. Riga 26.11. hertil. — Hellig Olav, Holst, afg. Kristiansand 19.11. til New York. — Hjelm, Kyllsbech, ank. Danzig 26.11. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. hertil 26.11. — Jolanthé, Simonsen, afg. Alloo 24.11. til Königsberg. — Kasan, Mikkelsen, ank. London 22.11. — Kentucky, Andresen, ank. hertil 22.11. — Kiev, Jørgensen, afg. Antwerpen 26.11. til Havre. — Kursk, Gommesen, afg. Bordeaux 26.11. hertil. — Leopold II, Jacobsen, afg. herfra 26.11. til Libau. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19.11. — Louise, afg. Riga 25.11. til Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23.11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, afg. Algier 19.11. til Antwerpen. — Morsøe, Sørensen, pass. Brunsbüttel 23.11. for Oporto. — Moskov, Jonsen, afg. Antwerpen 27.11. til Rotterdam. — Nicolai II, Clausen Kaas, ank. Havre 22.11. — Nordjylland, Jacobsen, ank. hertil 28.11. — O. B. Suhr, Frisenette, afg. herfra 26.11. til Riga. — Omsk, Harder, afg. Libau 26.11. til Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 24.11. hertil. — Pennsylvania, Lissner, afg. Boston 26.11. til Filadelfia. — Perm, Christensen, ank. Libau 24.11. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 25.11. — Saga, Wiberg, pass. Brunsbüttel 26.11. for London. — Seine, Damp, ank. hertil 25.11. — Texas, Mühlendorff, ank. hertil 25.11. — Thyra, Jørgensen, ank. hertil 27.11. — Tiber, Bech, afg. Swansea 18.11. til Genua. — Tyr, Thanning, ank. hertil 28.11. — United States, Gotsche, ank. hertil 23.11. — Viking, Meyer, afg. Arendal 25.11. Nord paa. — Hans Gude, ank. Manchester 26.11. — Karin, afg. her-

fra 26.11. til Manchester. — Vadsø, afg. Liverpool 24.11. til Frederikshavn.

Vesterhavet. Nordsøen, Gram, afg. Trångsund 26.11. til Melilla. — Nexos, Basse, afg. Antwerpen 26.11. til Blyth. — Gerda, Iversen, pass. Gibraltar 26.11. for Bremen. — Høbe, Gregersen, afg. Kristinestad 23.11. til Alicante. — Inger, Schiff, ank. Valencia 25.11. — Johanne, Thøgersen, ank. Valencia 26.11. — Karla, Nielsen, afg. Hamburg 24.11. til Methil. — Cito, Jepsen, afg. Granton 25.11. til Esbjerg. — Napoli, Brinch, ank. Waterford 23.11. — Dagmar, Mathiasen, afg. Peruau 25.11. til Preston. — Nerma, Mikkelsen, ank. Lübeck 26.11. — Alfa, Lauritsen, ank. Danzig 25.11. — Nora, Larsen, ank. Petersburg 22.11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Kiel 23.11. til Riga. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 17.11. — Pawel Andrejef, Tannebek, afg. Petersburg 23.11. til London. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Kronstadt 22.11. — Russ, Petersen, afg. Barry 12.11. til Buenos Ayres. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Kjøbenhavn 25.11. til Riga. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 25.11. til Kiel. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Nantes 19.11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Skadovsk 19.11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bordeaux 16.11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17.11. til Danmark. — Newa, Dahl, afg. Barry 18.11. til River Plate.

Urania, Polarstjernen, Nielsen, afg. Marseille 24.11. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Antwerpen 18.11.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 26.11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Wear 26.11. — England, Andersen, pass. Holtenua 27.11. for Emden. — Holland, Poulsen, afg. Windau 23.11. — Rusland, Madsen, ank. Kjøbenhavn 28.11.

Europa. Europa, Hansen, ank. Havre Red 24.11. — Tyskland, Danstrup, afg. Wear 24.11. — Belgien, Nielsen, pass. Skagen 23.11. sydg.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 24.11. til Penang. — Samui, Licht, ank. Bangkok 25.11. — Pagan, Gabe, ank. Luez 23.11. — Chumpon, Hansen-Rau, afg. Frederiksstad 25.11. til Middlesbro. — Bandon, Thomsen, ank. Suez 23.11. — Indie, Jensen, afg. Antwerpen 25.11. til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Suez 23.11. — Cathay, Kruse, afg. Negapatam 18.11. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Thomas, Hansen, afg. Paramaribo 19.11. til St. Thomas. — St. Croix, Kall, afg. Portland 19.11. til St. Thomas. — St. Lucia, Ingemann, ank. Rotterdam 24.11.

Svendson & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 27.11. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Nantes 25.11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Sundsvall 27.11. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Barry 27.11. — Hans Tausen, Klaaborg, pass. Kjøbenhavn 26.11. nordg. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hernösand 23.11. — Chr. Christensen, Rasmussen, ank. Korsør 21.11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Åbo 21.11. — I. D. S. Adolph, Fenger, afg. Rotterdam 25.11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Zaandam 26.11. — T. M. Werner, Hansen Holm, afg. Kjøbenhavn 23.11. — Ajax, Brorsen, afg. Helsingfors 27.11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Helsingfors 23.11. — Freja, Nielsen, ank. Aalborg 24.11. — Vera, Thing, afg. Kjøbenhavn 26.11.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 26.11. — Helene, Sørensen, afg. Tyne Dock 25.11. — Sjælland, Dam, afg. Windau 21.11. — Agnete, Hansen, afg. Methil 26.11. — Hermia, Sonnichsen, ank. Nykjøbing F. 26.11. — Alice, Schultz, ank. Antwerpen 21.11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Sfax 16.11. — Martha, Christensen, ank. Bona 24.11. — Elna, Rathje, afg. Howden Dock 26.11. — Therese, Pedersen, ank. Licita 24.11. — Simon, Møller, ank. Savona 22.11. — Jeanne, Therkildsen, ank. Spezia 25.11. — Vera, Risø, ank. Nizza 21.11. — Daisy, Lagesen, afg. Hudiksvall 19.11. — Anine, Leth, ank. Toulon 25.11. — Kamma, Løffler, afg. Bona 22.11.

Ers. Energi, Jensen, ank. Skutskar 22.11.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Valencia 24.11. — Nelly, Clausen, afg. Livorno 26.11. til Sousse. — Fanny, Eriksen, ank. Livorno 19.11. — Lilly, Nielsen, pass. Gibraltar 26.11. for Barcelona. — Alexy, Lorentzen, pass. K. W. Kanalen 26.11. for Barcelona. — Dagny, Sørensen, pass. Gibraltar 25.11. for Palma. — Mary, Bang, afg. Middlesbro 25.11. til Stockholm.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Frederikshavn 26.11. — Rifax, Westergaard, ank. Helsingør 23.11. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 23.11. — Gulfaxe, Petersen, ank. Delfzijl 26.11. — Rødfaxe, Vilandt, afg. London 26.11. til Newcastle.

(Fortsættes efter Danske Havne).

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfyr, og hvorfra der med Damp sirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>i Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>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. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litsenpenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 2½ 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 Paafylling.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rende over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Rendens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra 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 hverværende 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.
Frederikshavn.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,9 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Øre Udg.: 10 Øre Skibe, som anløbe for Kulforsyning og tage mindst 8 Tons, ere fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er fri.	Naar Lods benyttes, betales efter Dybgaaende og Brutto-Drægtighed i Henhold til de gældende Takster. Bugsering efter Aftale.	Ingen Ballastafgift. Ballast: 85 Øre pr. Ton. Vand: I Havnen 1 Kr. 50 Øre pr. Ton. Paa Reden 4 Kr. pr. Ton.	Losning og Ladning besørgeres af hverværende Firmaer til faste Priser.	Ved Havnen en 10 Tons Kran. Helsingørs Jærnskibs- og Maskinbyggeri Reparation paa Jern- og Træskibe. Ophalingsbedding, indtil 800 Tons Vægt. 2 Tørdokker resp. c. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
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.	Bolværks-penge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svarer af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanedere efter Indførslen gennemføres til Udlandet.	Lods-penge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods- ses, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø. Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, mobile Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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 hayes. Faste, billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand hayes paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod. Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svajebassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Køhalingplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jernbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfor Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjældent nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Layet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jernbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Køhalehavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jernbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. paa Siden. Vand: Pr. Kubikmeter 1 Kr. 50 Ø.	Losning og Lastning ved Speditørfirma til moderate Priser.	Smedeværksted, der paatager sig Reparationer. Havnepladsen er belyst. 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, udfor det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforønden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jernbanespor langs Bolværkerne. Køhalingplads og Skibsbyggeri.
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, Køhalingplads, 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. Damp skibe, som alene anløbe for Kulfor-syning, ere fritaget for at svare Skibsafgift.	Ved Havnen er ansat to faste Lodser. De regelmæssige Rutebaade besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Bredde er 33' i Vandlinien, 30' paa Tørskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjølblokkene er c. 12 $\frac{1}{2}$ ' alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, 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 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 Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 ufor-neden. 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.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 Fod. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Bugsering efter moderate Takster ved Dampbaad. Se iøvrigt Aalborg.	Se Aalborg.	Se Aalborg.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Reparationsværksted, Vandforsyning, Jærnbanespor langs Bolværk.
Odense.	Med daglig Højvande: I Fjorden 19 & 24 Fod, i Kanalen og den ny Havn 19 Fod, i den gamle Havn 12 & 14 Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.	Fra Søen til Stige Lodsfrihed. Lodstvang mellem Stige og Odense for Skibe over 80 Tons Brutto Bugsering: Faste billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 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
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, Kølhalingsplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1 Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3 Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampet.	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-elevatore og Hejsevæker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Haynen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkernes Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 Ø. Dampskibe, der indkommer for Kul-forsyning og 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 Træslibbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning 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 Dybgaaende. Dybden ved Bolværk indtil 22 Fod. Bolværkshøjden 5 à 6½ 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 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fad eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørgeres af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træslibbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træslibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 24./11. — London, Bom, afg. Windau 24./11. til Rotterdam. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 26./11. til Boness. — Bryssel, Kaas, afg. Kiel 24./11. til Königsberg.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Riga 19./11. — Wien, Boeck Hansen, ank. Rotterdam 23./11. — Roma, v. Thun, ank. London 25./11.

Sejlskibe.

Fans-Nordby. Maracaibo, Svarrer, afg. Hamburg 19./11. til Maracaibo. — Copley, Hansen, afg. Antofogasta 25./11. til Falmouth f. O.

Ærø. Ingolf, Olsen, er afg. Blyth til Stubbekøbing. — Svip, Jensen, ank. Åhus 21./11. — Solon, Rasmussen, ank. Frederiksort 22./11. — Ægir, Winter, ank. St. John N. F. 21./11. — Hydra, Christensen, ank. Exmouth 21./11. — Eos, Christensen, ank. Charlestown 21./11. — Emilie, Hansen, ank. Præstø 21./11. — Søstrene, Christensen, ank. Plymouth 21./11. — Astræa, Syane, afg. Newross 21./11. til Laguna. — Veritas, Staugaard, afg. Casablanca 22./11. til Setubal. — Castor, Albertsen, ank. Aalborg 22./11. — Prøven, Schmidt, ank. Exmouth 22./11. — Pampa, Svendsen, ank. Stolpemiunde 22./11. — Hebe, Clausen, afg. Exploits 22./11. til Change Island. — Margrethe, Petersen, ank.

Kjøbenhavn 21./11. — Industri, Raahauge, er afg. St. Jaques N. F. til Oporto. — Harris, Thorsteinson, ank. Gibraltar 23./11. — Hosanna, Raahauge, ank. Flensborg 23./11. — Adele, Kock, ank. Flensborg 24./11. — Ceres, Bager, ank. Boness 23./11. — Christiania, Bager, ank. Greifswalde 23./11. — Mester, Petersen, ank. Warnemünde 23./11. — Johanne, Stegmann, ank. Kolberg 24./11. — Agent Petersen, Frederiksen, er afg. Maracaibo. — Norma, Christensen, er afg. Abo 22./11. — Danmark, Nielsen, ank. Setubal 23./11. — Hans, Knudsen, ank. Kristiansand 24./11. — Anne, Schmidt, ank. Pillau 24./11. — Bonnavista, Christensen, er ank. Genua. — Rise, Bager, er ank. Grenada. — Marthing, Friis, ank. Boness 25./11. — Kiana, Hansen, ank. Swinemünde 25./11. — Ærø, Christensen, ank. Gravesend 26./11. — Skandia, Fabricius, ank. Boulogne 26./11. — Yrsa, Hansen, ank. Trapani 26./11. — Laura, Jensen, ank. Setubal 25./11.

INDHOLD

Kjøbenhavn, d. 29. November 1910. — Hjem for Sømands-Enker. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for December Maaned. — Literatur. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjorch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsprovantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Skib til Salg.

Galease „Caroline“, 27,14 Netto-Tons, forlænget 1891, laster 63 Tons dw., er til Salg ved Henvendelse til Skibsfører **A. Madsen**, Marstal.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldsohmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 8—7

St Petersburg Tlf.: „Hansens“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. Tlf.: „Hansens“ Cronstadt

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Søjl- og Dampskibsbefragtning.

Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund

Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.

dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundevall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.

Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovanterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsprovantering & Skibsroderi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provanterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovanteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 28, ved Havnen.

Levering af
Skærver, Sæsten og Sten
fra Stenbrud.

1520 Kubikmeter Granit-
skærver og 1090 Kubikmeter
Sæsten eller Sten fra et Sten-
brud til Københavns Amts
Landeveje udbydes herved i
Entreprise i større eller min-
dre Partier i Henhold til For-
tegnelse og Betingelser, der
udleveres fra Amtsvejevæsen-
nets Kontor, Østerbrogade 5,
hvor skriftlige Tilbud ind-
gives inden 3. December d. A.
Kl. 12.
Amtsvejnspektøren.

A. Mou's Kødudsalg. = St. Annæ Plads 14. = Telefon 3816.

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTS PRIS.
Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange-
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Kjøbenhavn, den 2. December 1910.

Kejser Wilhelm-Kanalens Udvidelse. Arbejderne ved Kejser Wilhelm-Kanalens Udvidelse drives, i Følge »Svensk Export«, for Tiden med fuld Kraft. Siden Bygningen er Kanalen allerede en Gang tidligere blevet udvidet, men nu har den voksende Trafik tillige med vigtige strategiske Hensyn atter tvunget til en storartet Udvidelse, som vil blive af den største Betydning baade for Tyskland og den internationale Søfart.

Man arbejder samtidig paa 22 forskellige Steder paa Kanalens Udvidelse, uden at Trafiken i Kanalen lider nævneværdig Forstyrrelse. Den tyske Marinebestyrelse har imidlertid erklæret, at Kanalarbejderne maa udføres hurtigere, end det var beregnet — af strategiske Hensyn — hvorfor der næste Aar vil blive taget fat med betydelig mere Fart og forøget Arbejdskraft, hvilket vil medføre baade større Udgifter og større Ulemper for Trafiken. For Tiden beskæftiges der 4,000 Mand ved Kanalarbejderne, men næste Aar skal dette Antal fordobles. Paa visse Steder maa Kanalen nu passeres langsommere paa Grund af Arbejderne ved Udvidelsen, saa man maa gøre Regning paa, at Gennemfarten tager en halv Gang længere Tid end tidligere. Men om ogsaa Ulempene for en kortere Tid vil blive større ved Begyndelsen af næste Aar, saa vil Forholdene atter blive normale, naar man faar udført de nødvendige Slusearbejder.

Kanalen faar efter Ombygningen dobbelt saa stor Brede som før og betydelig større Dybde. Langs med hele Kanalen anbringes der elektrisk Lys, saa Trafiken kan foregaa uforstyrret baade ved Dag og Nat. Sluserne bliver forlænget til 330 Meter, saa de kan rumme selv de største Oceankæmper, og Sluseportene bliver større end Façaden af et femetages Hus. Færgefarten paa Kanalen skal besørjes af Motorfartøjer, med Afgang hvert Minut.

Samtlige Ombygnings- og Nybygnings-Arbejder er nu beregnet at ville løbe op til 230 Millioner Mark.

Shipping Fédération har, i Følge »Shipp. Gaz.«, den 15. og 16. November afholdt et internationalt Møde i London, ved hvilket Forhandlingerne under Formandens Fraværelse lededes af Mr. F. S. Watts. Repræsenteret var England, Tyskland, Sverige, Holland, Belgien og Danmark, sidstnævnte Land af Skibsrederne A. O. Andersen og Reinhardt. Man behandlede Spørgsmaalet om Krav paa Skadesløsholdelse, som er fremsat i Anledning af den sidste Strejke paa Weseren. Det blev bestemt at betale Skadeserstatning til de af Organisationens Skibe, som var blevet berørt af Strejken. Endvidere behandlede bl. a. Spørgsmaalet om Kontrakter mellem Redere og Stevedorer med Henblik paa Indførelsen af passende Klausuler for at tilvejebringe en enig Optræden overfor Angreb fra Fagforeningers Side. Det besluttedes endelig at foretage Skridt for at sikre en Fællesoptræden sammen med den internationale Sammenslutning af Købmænd, som befragter Dampere paa »time charter«, idet dennes Interesser med Hensyn til Arbejdsvanskeligheder i Reglen falder sammen med Redernes.

Sø og Handelsretsdøm. Kjøbenhavn, 30. November (Ritz. Bur.) Sø- og Handelsretten tilkendte i Dag Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise 22,000 Kr. med Renter og Omkostninger for Bjergning af Dampere »Rex« af Kragerø, der den 28. August d. A. Kl. 6 Em. strandede paa Vestsiden af Fanø paa Rejse fra Bristol til Esbjerg med en Ladning Oljekager.

Søretsdøm. Frederikshavn, 30. November. (Ritz. Bur.) Den 10. Marts d. A. grundstødte paa Spirbakken Dampere »Konsul Horn« af Lübeck, Kaptajn Thorm. Kaptajnen forsøgte ved egen Hjælp at faa Skibet flot og afslog Svitzers Hjælp. Det lykkedes imidlertid ikke at faa Skibet af Grunden, hvorfor der sluttedes Kontrakt med Bjergningsdampere »Viking« om Bjergning af Skibet, og Bjergelønnen skulde afgøres ved Voldgift, men denne Overenskomst opsagde Kaptajnen senere, hvorefter Spørgsmaalet om Bjergelønnen indankedes for Sørretten. Ved Frederikshavns Købstads Sørrets Dom i Dag er Firmaet P. I. Kall af Frederikshavn paa Kaptajn Thorms Vegne tilpligtet at betale Svitzer en Bjergeløn af 35,000 Kr. og Sagens Omkostninger med 300 Kr.

Udenrigsministeriet meddeler:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1) Skibe, der har forladt den evropæiske Kyst af Marmarehavet samt den asiatiske Kyst indtil Dardanelerne, den sidste Havn ikke iberegnet, efter den 1. November (gl. Stil), paalægges fem Dages Karantæne, Overfarten iberegnet, med Desinfektion;

2) Skibe, der har forladt Rodosto efter den 29. Oktober, paalægges fem Dages Karantæne, Overfarten iberegnet, med Desinfektion, i Stedet for som hidtil 24 Timers Karantæne.

Misvisningen i Nordatlantehavet. Den amerikanske ikke-magnetiske Yacht »Carnegie«, som flere Gange har været omtalt her i Bladet, har, i Følge »Deutsche Seewartes Maanedskort over Nordatlantehavet« for December Maaned d. A., paavist, at den paa dette Kort givne Fremstilling af Misvisningen i Almindelighed giver for smaa Værdier. Dette er især Tilfældet i den sydlige Del, hvor Fejlen paa visse Steder (paa 20° N. Br. mellem 40° og 50° V. Lgd.) vokser op til 2½°.

Der forberedes en Plan, hvor der ved Linierne for samme Misvisning tages Hensyn til det nyeste Materiale.

Strandingen ved Manø. Esbjerg, 28. November. (Ritz. Bur.) Den for nogen Tid siden ved Manø forliste ukendte Skonnert formodes at være »Janet« af Port Madoc, idet der er drevet en Rorpind i Land med det nævnte Mærke. Skonnerten, der havde seks Mands Besætning, var paa Rejse fra Wales til Stettin med Skifer. Skibet var paa 97 Reg.-Tons. Endvidere er fem Lig drevet i Land paa Manø.

Den norske Amerikalinie. Kristiania, 30. November. (Ritz. Bur.) I et fuldtalligt Repræsentantskabsmøde for den norske Amerikalinie valgtes her i Eftermiddag til Formand for Repræsentantskabet Skibsreder, Præsident i Odelstinget Lindvig og til Næstformand Skibsreder, Konsul Bergesen. Disse skal fungere indtil den ekstraordinære Generalforsamling, som det vedtoges at afholde i Februar 1911. Med alle Stemmer mod én vedtoges endvidere en Udtalelse, der billiger Direktionens Beslutning om ikke at købe den tyske Dampere »Kaiser Friedrich«.

Fra Dampskibsselskabet Thore (Thor E. Tulinius) har vi modtaget Fartplan for Selskabets Skibe-mellem Kjøbenhavn, Færøerne og Island, for 1911, hvorefter der vil blive foretaget 38 Rejser i begge Retninger.

Sø- og Handelsrettsdomme.

Dom i S. S. Nr. 58/1910, afsagt den 7. Oktober 1910. Malmö nya ångbåtsaktiebolag af Malmø mod A/S. Det forenede Dampskibsselskab. Den 28. Februar 1910 fandt der om Aftenen mellem Kl. 7½ og Kl. 8 en Kollision Sted ved de ved Indsejlingen til Kjøbenhavns Yderhavn beliggende Bølgebrydere mellem den Citanterne tilhørende Damper »Malmø« og Damperen »Merkur« af Bremen. Damperen »Malmø«, der maaler 357 Brutto Reg.-Tons, var Kl. 7½ afgaaet fra nordre Toldbod og styrede gennem Havnen henimod Udløbet mellem Bølgebryderne med en Fart, der efter de af dens Besætning afgivne Forklaringer var mellem halv og fuld Fart (fuld Fart er 11 Knob) med en Kurs af NNØ. ½ Ø. Damperen »Merkur«, der maaler 554 Brutto Reg.-Tons, kom samtidig udefra langs den sydlige Bølgebryder med en Fart, der efter dens Besætnings Forklaring var noget mindre end fuld Fart (fuld Fart er 7½ Knob), idet der ved Nordre Røse var givet Ordre til at gaa med noget formindsket Damptryk. »Merkur« vilde dreje ind i Havnen mellem de to Bølgebrydere.

Efter det oplyste havde »Malmø«s Fører allerede, da »Malmø« var tværs af Indløbet til Lynetten, bemærket Damperen »Merkur« kommende op Syd fra ud for Trekroner, og der blev i den Anledning fra »Malmø« givet Varselssignal med et langt Stød i Dampfløjten. Da dette Signal ikke besvaredes, gentoges det noget senere, efter at der var slaaet »Langsom« til Maskinen. Heller ikke dette Signal blev besvaret fra Damperen »Merkur«, hvorfra de nævnte Signaler ikke synes at være hørt. Da »Malmø«s Fører saa, at »Merkur« vedblev at gaa frem mod Indløbet med samme Fart, og at »Merkur« kom op i saadan Nærhed af den søndre Bølgebryder, at han skønnede, at han ikke havde Plads til at passere »Merkur« paa dennes Bagbords Side, gav han to korte Stød i Dampfløjten for at tilkendegive, at han drejede Bagbord over og vilde forsøge at passere paa dens Styrbords Side. Roret lagdes samtidig Styrbord. »Merkur«s Fører, der efter sin Forklaring først havde opdaget »Malmø«s Lanterner kort forinden Afgivelsen af disse to Stød, gav et kort Stød for at tilkendegive, at han drejede lidt Styrbord over, da han ikke kunde gøre den Vending til Bagbord, som »Malmø« — efter dens Manøvre at dømme — maatte forudsættes at ønske. Fra Damperen »Malmø« blev det forannævnte Signal af to Stød gentakket, da man ikke hørte Damperen »Merkur«s Svarsignal. Signalet blev atter besvaret fra Damperen »Merkur« med et kort Stød. Dette sidste Signal hørtes om end utydeligt i Damperen »Malmø«, og denne Damper gav nu, da Skibene var ret nær hinanden, tre korte Stød i Fløjten samtidig med, at der blev slaaet fuld Kraft »Bak« til Maskinen. Den samme Manøvre blev ogsaa foretaget af Damperen »Merkur«, der da var omtrent tværs af den søndre Bølgebryders Hoved. Om Bord i Damperen »Malmø« slog man imidlertid straks derpaa fuld Kraft »Frem«, da det var tvivlsomt, om Kollision kunde undgaaes for ved sidstnævnte Manøvre, om den end ikke kunde afværge Kollisionen, dog at gøre den saa ringe som mulig. Straks efter skete imidlertid Sammenstødet, saaledes at Damperen »Merkur« under en stump Vinkel ramte Damperen »Malmø« paa dennes Styrbords Side omtrent midtskibs paa Maskinrummet. Begge Skibe gik derpaa ind til Kjøbenhavn.

Damperen »Malmø« blev synet af rellig udmeldte Mænd, der anslog de ønskelige Reparationsomkostninger til 15,000 Kr. Skibet blev senere repareret for en Sum af 7,900 Kr. Skibets øvrige Tab som Følge af Sammenstødet er opgjort til Kr. 4,101.86. »Merkur«s Skade og Tab er opgjort til ialt Kr. 7,268.61.

Citanterne, som mener at kunne kræve Reparationsudgifterne erstattet med det af Skønsmændene ansatte Beløb af 15,000 Kr., idet de hævder, at Grunden til, at Repa-

rationen blev billigere, ligger i, at der for ikke at spille Tid kun blev foretaget det allernødvendigste, og at Skibets Handelsværdi er forringet ved den foretagne mindre Reparation, har under nærværende Sag paastaet de Indstævnte A/S. Det forenede Dampskibsselskab som Repræsentanter for Dampskibet »Merkur« af Bremen tilpligtet at erstatte »Malmø«s Skade. De gaar ud fra de fornævnte Beløb af 15,000 Kr. og de ligeledes nævnte Kr. 4,101.86, men har alene søgt exigibel Dom for et Beløb af Kr. 17,864.88, der er Værdien af Damperen »Merkur« i beskadiget Stand med Tillæg af Fragten, med Renter og Sagens Omkostninger.

De Indstævnte, der hævder, at Skylden for Sammenstødet maa falde paa Damperen »Malmø«, har paastaet sig frifunden med Tillæg af Sagens Omkostninger og har ved Stævning af 6. Juli 1910 anlagt Kontrasag til Betaling af Skaden paa Damperen »Merkur«, Kr. 7,268.61 med Renter og Kontrasagens Omkostninger. Det maa anses for oplyst, at »Merkur« har gaaet i en altfor kort Afstand fra den sydlige Bølgebryder. Under Hensyn til Reglen i Søvejsreglernes Art. 25, burde den have svinget ind i en større Bue, saaledes at den holdt sig i den Side af Indløbet af Havnen, der laa paa Skibets Styrbords Side. Paa den anden Side har Damperen »Malmø« begaaet en endnu større Fejl, idet dette Skib, der er forsynet med dobbelt Skrue og saaledes meget manøvreedygtigt, og som paa et tidligt Tidspunkt opdagede Damperen »Merkur« og kunde have taget sine Forholdsregler, hverken stoppede eller bakkede, før det var for sent, og endog i sidste Øjeblik bestemte sig til at gaa foran om det andet Skib lige i Aabningen mellem Bølgebryderne.

Retten maa herefter finde, at der er Skyld paa begge Sider og under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes det rigtigt, at hvert Skib bærer sin Skade, og at Sagens Omkostninger ophæves.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Afgifter i Calais for Dampskibe, som anløber for Bunkers.

Paa Foranledning af Skibsfartinteresserede har det norske Udenrigsdepartement foretaget Skridt for at søge udvirket en Nedsættelse af Udgifterne i Calais for Skibe, som anløber for at indtage Bunkerkul. Rederne har især beklaget sig over de store Udgifter for Baadmænd og for Slæbebaadsassistance, og ved de foretagne Undersøgelser er det blevet oplyst, at Benyttelsen af Havnevæsnets Baadfolk eller Slæbebaad ikke er obligatorisk; imidlertid er faktisk 50 pCt. af de ankomne Dampskibe nødt til at benytte Slæbebaad og Baadmand ved Indsejling og Fortøjning, og man er derfor indgaaet til Calais Handelskammer, under hvilket Afgifterne for Benyttelse af Slæbebaad og Baadmand sorteres, med en Henstilling om at nedsætte disse Afgifter.

Hvad Mæglerkourtagen angaar, saa er Mæglerne berettiget til at beregne 12½ Cent pr. Ton Netto, men de beregner sig 25 Cent pr. Ton indtagne Bunkers.

Forøvrigt tilraades det Rederne at faa indsat en Bestemmelse i deres Kulkontrakter for Calais om, at Kullene skal leveres i den ydre Havn (avant port) undtagen i Tilfælde af Storm eller force majeure, og tillige en Bestemmelse om, at hvis Kullene leveres i Dokken (dans le bassin), skal alle Udgifter ved Ind- og Udgaaende være for Leverandørernes Regning, endvidere at Fejningen af Kajen skal betales af Kulleleverandørerne.

Befragtninger for Dividivi fra Vestindien.

Da Modtagerne af Dividiviladninger i Hamburg i de sidste Aar oftere er fremkommet med Reklamationer mod Skibene for beskadiget Last paa Grund af utilstrækkelig

Separation og Afmatning, vil Foreningen ikke undlade at henlede de interesserede Rederes Opmærksomhed paa Nødvendigheden af nøje at overholde den i disse Certepartier indtagne Bestemmelse om Benyttelse af Matter for Underlag og Separation mellem Dividivien og Ballasten eller anden Ladning, hvis de vil gøre sig Haab om at undgaa saadanne Reklamationer. I et Tilfælde, Foreningen fornylig har haft med at gøre, havde Kaptajnen ikke tilstrækkelig med Matter om Bord, og han benyttede derfor delvis Sækkelærred og Sejldug til Underlag og Separation mellem Dividivien og de ovenpaa stuede Nødder og Bomuldsfrø. Ved Ankomsten til Hamburg viste det sig, at Dividivien var delvis beskadiget, og Modtagerne lod saa afholde en Besigtelse, som kom til det Resultat, at Ladningens Beskadigelse skyldtes den Omstændighed, at der ikke var afmattet i Overensstemmelse med Certepartiets Bestemmelse. Foreningen fandt at maatte tilraade Rederen at ordne Sagen paa den bedst mulige Maade, da det ikke kunde bestrides, at Afmatningen ikke havde været som foreskrevet i Certepartiet.

Lodspenge i St. Louis, Senegal.

En norsk Reder, som for nylig har haft et af sine Dampskibe i St. Louis, har henvendt sig til Foreningen i Anledning af, at han i Tillæg til de almindelige Lodspenge er blevet belastet med en Tillægsafgift i Lodspenge paa Frcs. 124.86 hver Vej. Ved Undersøgelse har det vist sig, at fremmede Skibe i St. Louis belastes med en saadan Tillægsafgift ved Siden af de almindelige Lodspenge. Denne Tillægsafgift synes imidlertid at være ulovlig, og gennem det norske Udenrigsdepartement er det lykkedes at faa Beløbet Frcs. 249.72 refunderet, og samtidig har Senegals Regering bestemt, at norske Skibe, som besøger St. Louis, for Fremtiden med Hensyn til Erlæggelsen af Lodsafgift skal være ligestillet med franske Skibe. Hvis svenske eller danske Skibe, som befarer denne Havn, belastes med en saadan Tillægsafgift, formoder Foreningen, at Afgiften ogsaa er ulovlig overfor disse Nationers Skibe, og i paakommende Tilfælde vil den henstille til Rederne at indrapportere det til Foreningen, saa den kan søge det formeget belastede Beløb refunderet.

Fra en Finlandsrejse.

Fra Bestyreren af Svendborg Sømandshøjskole har vi modtaget følgende:

I

I Dagene omkring 1. Oktober var det 35 Aar siden, den finske Sømandsmission blev stiftet, og i den Anledning havde man indbudt til en Konference for Arbejdere i Sømandsmissionen fra de nordiske Lande. Jeg, som var en af de danske Repræsentanter, havde nogen Fornemmelse af, at naar man nu fejrede et 35 Aars Jubilæum, var det noget i Følelsen af, at man jo ej vidste, hvorlænge Forsamlingsfriheden bevaredes, og tillige, at den Tid, da der endnu er saa meget svensk tilbage i Finland, at vi kan forstaa hinanden, vel næppe bliver saa grumme lang.

Det er dog ikke om denne Konference, jeg her vil skrive, hvor interessant og rig paa Udbytte den end var. Men jeg saa adskilligt derovre, som forbavsede og glædede mig, og derom vilde jeg gerne fortælle lidt.

Naar man mest har været vant til at se finsk Skibsfart fra et »Børsfinne-Standpunkt«, saa er Forventningerne ikke særlig store, og jeg forbavsedes da straks ved at se, med hvilket udmærket Skibsmateriel den finsk-engelske Dampskibslinie arbejder. Det mer end tilfredsstillende enhver rimelig Fordring, og det baade med Hensyn til Skibe og Kosthold.

Saa passerede vi Falsterbo, og da jeg saa dette og senere andre svenske Fyrskibe, forbavsedes jeg over, at den Udvikling, der paa dette Omraade er foregaaet i Sve-

rig, ikke har været mere omtalt eller har fundet Efterligning hos os. De svenske Fyrskibe er jo aabenbart langt forud for vore — og nok de fleste andres. Det er jo rigtige Dampskibe, hvor Fyret er installeret i et rigtigt Fyrtaarn. — Min næste glædelige Overraskelse gjaldt de finske Officerers Lønningsforhold. Der har saa ofte i Sømandskredse lydt Røster om, at 1ste Styrmand og 2den Mester i alt Fald maatte kunne følges i Gageforhold. I Finland synes man at hævde, at 1ste Styrmand og 1ste Mester bør stilles saavidt lige, og ligeledes 2den Styrmand og 2den Mester, medens Kaptajnen er højt hævet over dem begge. Men saa er Lønningerne jo ligefrem noble. 1ste Officers er 2.200—3.300 Fmk. aarlig (1ste Mester dog 3.600) og Førerne begynder med 6.000 Fmk., stigende til 12.000 Fmk og i Undtagelsestilfælde endnu højere. Paa denne Maade vil man maaske ogsaa understrege, at hvordan det gaar i Rangspørgsmaal, saa er der dog kun én ansvarlig Fører af et Skib. At man saa kun har Matroslyver paa 55—60 Fmk. (c. 40 Kr.), skal jeg ingenlunde give Bifald, men man synes i det Land at have en besynderlig Forkærlighed for at give Socialismen god Voksegrund i de Underordnedes Klasser, og den er jo da ogsaa groet, saa det forslaar noget. Men denne Kaptajnernes stærke økonomiske Stilling synes ingenlunde at have gjort dem til »Overklasse-mænd«, men derimod at have givet dem en stærk Ansvarsfølelse, saa de føler sig som Foregangs-mændene, til hvem der tør stilles Krav, og Følgen er igen, at de betragtes som de selvskrevne, naar der er Tale om Besættelse af Poster som Havnekaptajn, Søfartsinspektør, Navigationsskoleforstander og lignende, og disse Mænd er i disse forskellige betydelige Stillinger gaaet frem med dygtigt Initiativ.

Noble, vaagne Mænd, der med et helt Hjerte virkede i deres Kald og for deres Stand, lærte jeg dér at kende og skatte.

Jeg tør nok endda nævne enkelte ved Navn, saaledes Søfartsinspektør Th. Hjelt, en sjælden sympatetisk Mand, der blandt andet har faaet oprettet en Række Sømandsskoler for de Sømand, der ikke tager Styrmands-eksamen. Der findes nu seks saadanne Skoler, og en syvende oprettes i en nær Fremtid i Uleåborg. Det er Staten, der driver dem, og hver Skole koster c. 8,000 Fmk. om Aaret. Der undervises i Navigation omtrent som til Sætteskipperprøven, lidt videre dog, men ved Siden deraf kommer Timer i Finsk, Svensk, Geografi. Søret og Søfartsregler, Sejltegn og Skibhygning. Et Kursus varer fra 15. November—15. April, og afsluttes med en Prøve, der dog ingen Rettigheder giver, men alligevel vokser Elevantallet Aar for Aar; sidste Vinter var der ved de seks Skoler ialt 62. Vel var det Hr. Hjelts Tanke, at denne Prøve skulde kræves for at føre Skib paa Østersøen og lignende; men Regeringen har ikke villet gaa ind derpaa. Men selv uden dette er de jo fortrinlige, og intet andet skandinavisk Land bringer et saa stort Offer, c. 40.000 Kr., paa Uddannelse af den Klasse af Sømand. Og det er i Finland! Paa mig virkede det som en glædelig Overraskelse.

Som det maaske huskes, satte Direktøren for det finske Dampskibsselskab, Kommerceraad Krogus, tre Skoleskibe i Gang. De medtog 15—20 Elever hver, og Uddannelsen skulde som i vor »Viking«, være treaarig. Resultatet er imidlertid ikke bleven tilfredsstillende, idet de to Skibe nu er oplagt, og kun det tredje, der da losede i Antwerpen, har Udsigt til atter at komme i Fart. Dels er det økonomiske Vanskeligheder, dels er det Mangel paa de rette Mænd, der gør det. Den Slags skal helst være en Livsopgave for en Mand og ikke blot en lønnet Post med Udsigt til Forfremmelse ind i Dampskibene. Den Fejl havde man begaaet.

Men derimod omgaas man med en Tanke, som syntes mig udmærket, og heri var Hr. Hjelt atter Sjælen. Man ønskede et Skoleskib for Drengene, i Lighed med vor Georg Stage, en Bark paa højst 400 Tons med indtil

50 Drengene. Men, alt 'skulde føres paa absolut koffardimæssig Maade, og for at Drengene skulde kunne komme Hjemlandets Skibe til Gode, agtede man, efter afsluttet Sommersejlsads, at beholde dem om Bord hele Vinteren, forlsætte Undervisningen og give den noget af Højskolens Præg — for saa at lade Drengene møstre ud om Foraaret. At bevare vor »Georg Stage« om Vinteren som Fortsættelsesskole og saa om Foraaret tillføre vor Sejlskibsflaade en Flok dygtige Drengene, er det ikke en Tanke, der er Overvejelse værd. Der er alligevel noget underligt i, at vi for danske Penge uddanner Drengene, af hvilke saa de bedste gaar til Udlandets Skibe, medens vore egne Skibe maa tage Bønderkarle om Bord i Mængde.

Vilh. Rasch.

„Vikinger“

Fra en forhenværende Sømand har vi modtaget følgende:

Undertegnede har med Interesse læst de forskellige Indlæg i *Dansk Søfartstidende* for og imod Skoleskibet »Viking«. Tillad mig at sige: »Lad os dog endelig holde op med vor smaalige Kritik, alle vi, som kender Skibsdrengens Lod om Bord i danske Sejlskibe.«

Jeg vilde føle mig tryk, om jeg vidste min Søn om Bord paa dette store, prægtige Skib, hvor Optragelsen ledes af dannede Officerer, og hvor der leves under gode hygiejniske Forhold. Lad os holde sammen og i hvert Tilfælde skænke dette uegennyttige Foretagende vor udelte Sympati. Jeg kender ikke »Viking«s Fører, men jeg antager, at han ikke adskiller sig fra Staben af vore dannede og kundskabsrige Marineofficerer. — I to Aar har jeg selv sejlet med en dansk Bark i oversøisk Fart; hvad jeg har set dér om Bord af raa og onskabsfuld Behandling, specielt overfor to Drengene, det hører til mine mest triste Minder fra min Sømandstid.

Paa mine sædvanlige Søndags-Spasereture gennem Frihavnen, passerede jeg en Januar Formiddag en dansk tremastet Skonnert, hvor der spulede Dæk. En spinkel Dreng stod paa Lønningen og halede Vand op i Spulebaljen. Det gik formodentlig ikke hurtigt nok: thi jeg saa en — antagelig Styrmanden — gribe Drengen i Nakken og hale ham ned paa Dækket, hvor han pøsede ham over med Vand og i Tilgift gav ham et forsvarligt Rap af Kostoskaflet. Gutten kravlede drivvaad og grædende op paa sin Plads for at fortsætte sit Arbejde. Hvad maa saadan en Dreng ikke være udsat for til Søs, hvor der ingen Vidner er til Stede. Ja, jeg véd, at der er dem, der mener, at sliq Optragelse skaber dygtige Søfolk — jeg véd, den kan undværes.

Jeg er enig med den færende Skibsfører, der undertegner sig »Skipper«, naar han fremhæver den engelske »apprentice« som Idealet. Jeg har selv faret med engelske Sejlskibe i mange Aar og har saaledes haft Lejlighed til at følge de unge Menneskers Uddannelse. Naar Eleven, efter tre à fire Aars Forløb forlader Skibene, (her maa bemærkes, at han ikke staar hele Tiden ved samme Skib, men bliver forflyttet til Rederiets andre Skibe, naar Lejlighed gives) da er han ikke et forkuet, viljeløst Væsen, der falder for den første, den bedste Fristelse, der møder ham, men en Mand med Selvtillid, en Mand, der har lært at elske det Kald, han har valgt som sin Livsstilling, og han skal nok vide at arbejde videre paa sin Uddannelse.

Kan vi sætte det samme Stempel paa »Viking«s Elever efter endt Læretid, da tror jeg, at vort Skoleskib har udført sin Mission, og at al Kritik er overflødig.

P. Olsen.

Tæller i Nationalbanken.

Fragtmarkedet.

Den forløbne Uge bragte yderligere Stigning i Fragterne fra Sortehavet, Azow etc., og Aarets højeste Rater betalles fra Azow, hvor der forøvrigt ogsaa er Is-Risiko nu. Der var navnlig Begær efter Baade af »handy« Størrelse, og for saadanne betalles bl. a. 11/6 fra Kherson, 10/6 fra Nikolajeff eller Odessa, 10/3 fra Sulina, alt N. C. og 6 d. ekstra Hamburg, prompt. For 4.000—6.000 Tons Baade betalles fra Azow 13/3 »any«, 14/ Hamburg, Komplettering udenfor Barren 2/ mindre, fra Theodosia, Nikolajeff eller Odessa 9/ Rotterdam eller London, 9/6 Hamburg. Fra Sulina sluttedes en 6.200 Tons Baad pr. 1.—15. December til 9/6 Rotterdam eller Antwerpen. Middelhavet er i Samklang med Sortehavet etc. ogsaa fastere. Samtidig med disse Stigninger i de hjemmaaende Markeder, viser Kulfragterne til Middelhavet ogsaa nogen Opgang, hvilket er værd at lægge Mærke til, da Fragterne ellers plejer at gaa ned i den ene Retning, naar de gaar op i den anden. Fra Cardiff er der saaledes betalt 6/ Lissabon, 7/7½ à 7/9 Genua, Savona eller Spezzia, Frcs. 7½ à 7¾ Alger, Frcs. 9 Marseille, 7/3 Neapel eller Livorno (700 Tons daglig Losning), 8/6 Venedig, 7/ Port Said. Det østlige Marked er ret stille, men fast til omtrentlig uforandrede Rater, og det samme kan siges om Nordamerika. Fra La Plata er der derimod en Stigning at konstatere, og for prompt Lastning betalles indtil 12/3 O. C. fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, 13/6 à 14/ pr. Februar, all med 6 d. mindre direkte Havn. Bahia Blanca betalte 11/ for Havre til London, prompt. Østersøen er en Kende svagere, da Udbudet af Tonnage er temmelig betydeligt. Paa den anden Side er Laster ogsaa ret rigelige, men Købmændene synes at have sat sig i Hovedet, at Raterne skal ned. Hvorvidt det vil lykkes dem i nogen nævneværdig Grad maa den nærmeste Fremtid vise, men Rederne vil sikkert ogsaa fra deres Side kæmpe haardt inden de giver efter. Kulfragterne til Østersøen er ikke undergaaet nævneværdige Forandringer. Navnlig mindre Baade paa 1.000—1.500 Tons kan betinge ganske gode Fragter. Fra Firth of Forth er sidst betalt 4/6 Kjøge (1,400), 4/3 Kiel (2,00), 4/7½ Bandholm (1,400), 5/ Grenaa (800), 4/10½ Königsberg (n. B.) (1,450).

Fra Sø og Land.

Et farligt Kuglely. Det meddeles fra London, at Fiskerfartøjet »Prince Consort« kun med Nød og Næppe er undgaaet en Katastrofe. Da Baaden tidlig om Morgenen fiskede i Nordsøen 330 Sm. fra Spurn, blev Mærket pludselig forvandlet til Lys, saa klart som Dagen. En uhyre Ildkugle gennemskar susende og hvislende Luften og foer ned i Søen tæt ved Fiskerfartøjet. Rimeligvis var det et Kuglely, eller maaske et Meteor. Ildkuglen forsvandt i Søen med et frygteligt Knald, og en uhyre Vandmasse blev slynget højt i Vejret og fremkaldte en voldsom Bølgegang paa det ellers ganske rolige Hav. Skibet blev rystet i alle sine Fuger, og dets Kompas blev gjort ubrugeligt.

En Elefant redder henved Tusinde Mennesker. En for kort Tid siden indtraadt Oversvømmelse af Gangesfloden, der krævede mange Ofre mellem indiske Pilgrimme, blev henved en Elefants Klogskab hindret i at afstedkomme endnu større Ulykker. Paa den Tid, da Tusinder af Pilgrimme badede i den hellige Flod, steg Vandet saa stærkt i denne, at c. 200 Mennesker druknede. En Elefant, der tilhørte en derboende Mand, reddede dog henved Tusinde Pilgrimme op af Floden. Der blev bundet lange Reb i dens Seletøj, hvorpaa Dyret Gang efter Gang svømmede ud i Floden og bragte de mange Mennesker, som greb fat i Rebene, i Land.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2663. Fyr upaalideligt.** Grand Tabu. Ivory Coast. Afrika. Grand Tabu Fyr er ubevogtet. Man maa ikke stole paa, at det brænder. 44° 21' N. Br. 7° 21' V. Lgd.
- 2664. Taagesignal-Station oprettet.** Cape Freels. Newfoundland S.-Kyst. Ved Cape Freels gives nu Taagesignal med Diaphon. I Stod hver 1 Minut. Stod 7 Sek., Pause 53 Sek. 46° 36' 50" N. Br. 53° 33' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2096. Kjøbenhavn 1910.)
- 2665. Kanal fuldført og afmærket.** Cap Levrard. River St. Lawrence. Canada. Cap Levrard Kanal, mellem Quebec og Montreal, med 9,1 m Vand er nu fuldført. Sort Stumpstønde Nr. 103 Q er flyttet 30 m S. 45° Ø. i. En rød Spidstønde Nr. 104 Q er udlagt paa 46° 33' 7" N. Br. 72° 9' 10" V. Lgd. En rød Spidstønde, Nr. 106 Q, er udlagt paa 46° 32' 33" N. Br. 72° 10' 0" V. Lgd. En rød Spirtønde, Nr. 108 Q, er udlagt paa 46° 32' 17" N. Br. 72° 10' 23" V. Lgd. Grundlines øvre Ledefyr er slukket og to ny hvide Ledefyr er tændt. Forlyret staar paa 46° 35' 6" N. Br. 72° 6' 7" V. Lgd. og Baglyret staar 2200 m N. 45 3/4° Ø. fra Forlyret. Ledefyr-linien leder gennem den nye Kanal.
- 2666. Taagesignal.** Port Bickerton. Nova Scotia S.-Kyst. Ved Port Bickerton Fyr gives nu Taagesignal med Haand-Taagehorn, som Svar paa Signal fra Damperne. 45° 5' 30" N. Br. 61° 42' 4" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 2667. Fyr atter tændt.** Santo Alberto Point. Rio Grande Do Norte. Brasilien. Santo Alberto Point hvide Blinkfyrt er atter tændt. 5° 2' S. Br. 36° 1' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2513. Kjøbenhavn 1910.)
- 2668. Lystønder.** Santos Harbour. Lystønden, der laa i Sm N. 87° V. fra N.-Enden af Limoes Point, er inddraget. Limoes Point: 24° 0' S. Br. 46° 18' V. Lgd.
- Lystønden, 2 Kbl V. for N.-Enden af Limoes Point, der viser hvidt Et-Blink, og Lystønden, ud for Mündingen af River Santo Amaro, der viser rødt Et-Blink, er atter tændt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2392. Kjøbenhavn 1910.)
- 2669. Grund eksisterer ikke.** Port Churruca NV. Magellan Strait. Chile. 4,5 m Grunden NV. for Port Churruca paa 52° 58' S. Br. 73° 56' V. Lgd. eksisterer ikke.
- 2670. Grunde fundet.** Burgoyne Bay. Smyth Channel. I Burgoyne Bay er fundet følgende Grunde: en 2,7 m Grund 1,2 Kbl N. 85° Ø. fra Ø.-Enden af South-West Point, en 5 m Grund 2 Kbl N. 85° Ø. fra samme Punt, og en 2,1 m Grund 1,6 Kbl S. 78° Ø. fra samme Punt. Ledemærket i Burgoyne Bay fører mellem de to 2,7 m Grunde, klos N. om den sidstnævnte. South-West Point: 52° 37' S. Br. 73° 40' V. Lgd.
- 2671. Grund eksisterer ikke.** Arriagada Shoal. Corcovado Gulf. Ved Opmaalning er det fundet, at Arriagada Shoal ikke eksisterer. 43° 4' S. Br. 73° 10' V. Lgd.
- 2672. Øe eksisterer ikke.** Laitec Channel. Chiloe Island Ø. Den lille Øe 3 Kbl N. 58° Ø. fra Yatac Point eksisterer ikke. Dybden paa Stedet er 8,5 m. Yatac Point: 43° 20' S. Br. 73° 39' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2673. Fyrskib midlertidigt inddraget.** Meloria. Livorno. Italien. Fyrskibet paa N.-Enden af Meloria Banke er inddraget til Reparation. Muligvis udlægges et midlertidigt Sommerke paa dets Plads. 43° 36' 5" N. Br. 10° 12' 34" Ø. Lgd.
- 2674. Fyr forandret.** Palermo. Sicilien N.-Kyst. Det røde, lodrette Dobbel-

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst. Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængter (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2634. Dybde. Lægster-Grunde. Limfjorden. Dybden i Løbet over Lægster-Grunde er nu 4 m i en Bredde af 63 m. 56° 58' N. Br. 9° 13' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 221. Kjøbenhavn 1910.)

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

- 2635. Fyr forandret.** Grönödde. Stockholm Skærgaard. Sverrig. I Grönödde Fyr er indsat en grøn Lysvinkel, der lyser fra Land til N. 67° Ø. I øvrigt er Fyret uforandret. 59° 12' 36" N. Br. 18° 34' 12" Ø. Lgd.
- 2636. Lystønde ved Vrag inddraget.** Bottniske Bugt. Lystønden ved Vraget af Damperen »Saugstad« er inddraget for Vinteren. 63° 30' 20" N. Br. 20° 46' 30" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1944. Kjøbenhavn 1910.)
- 2637. Grund afmærket.** Ulkomatala. Uleåborgs Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Paa N.-Siden af Ulkomatala Grund, med 7 m Vand, er i 9,1 m Vand udlagt en Vager med hvid Stage med sort, nedadvendt Kost. 64° 39' 10" N. Br. 24° 13' 34" Ø. Lgd.
- 2638. Fyrskibet »Nahkainen« inddraget.** Bottniske Bugt. Fyrskibet »Nahkainen« er inddraget. 64° 34' 50" N. Br. 23° 53' 0" Ø. Lgd.
- 2639. Grunde afmærket.** Aspgrundet og Progress Grund. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Aspgrundet, der har 0,5 m Vand, er paa S.-Siden afmærket med en Vager. 60° 10' 42" N. Br. 25° 9' 57" Ø. Lgd. Progress Grund, der har 4,5 m Vand, er paa Ø.-Siden afmærket med en Vager. 60° 8' 36" N. Br. 25° 30' 40" Ø. Lgd. (Kort Nr. 155.)
- 2640. Afmærkning forandret.** Risholms Grund. Helsingfors Distrikt. Finske Bugt. Vageren paa V.-Siden af Risholms Grund, Revet der gaar i VSV. fra Tavestholm V.-Punt, er flyttet til 60° 18' 40" N. Br. 25° 39' 2" Ø. Lgd., og paa Revets V.-Side er udlagt en ny Vager i 8,5 m Vand paa 60° 18' 47" N. Br. 25° 39' 1" Ø. Lgd.
- 2641. Fyr atter normal.** Danzig og Jungfer. Frisches Haff. Tyskland. Ombygningen af Danzig Fyrbaake, 54° 18' 5" N. Br. 19° 17' 48" Ø. Lgd., og Jungfer Fyrbaake, 54° 15' 37" N. Br. 19° 14' 36" Ø. Lgd., er fulden og Frøene brændes der atter normalt. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1342. Kjøbenhavn 1910.)
- 2642. Fyr forandres.** Rixhöft. Rixhöft ny Fyr tændes først den 1ste Decem-ber 1910. I den første Tid, indtil Lanterneen paa det V.-lige Taarn er taget ned,

skines Fyret muligvis V. eller. 54° 49' 54" N. Br. 130° 20' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2410. København 1910.)

2643. Afmærkning forandret. Peene. Paa Siden af Grunden Das versunkene Hans i øvre Peenestrom er udlagt en sort Spidstønde. 53° 52' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd. Samtidig er de 2 sorte Stager paa NV-Siden af Grunden ombyttet med 2 sorte Spidstønder.

2644. Tønder udlagt. Giewitzer Wiek. Stralsund Ø. Ved Indløbet til Giewitzer Wiek, N-Siden af Stralsund Ø-lige Farrund, er udlagt følgende Tønder: En rød Spirtønde med Kost paa 54° 15' N. Br. 13° 17' Ø. Lgd. En rød Spirtønde paa 54° 15' N. Br. 13° 17' Ø. Lgd. En sort Spidstønde paa 54° 15' N. Br. 13° 17' Ø. Lgd.

2645. Vrag uskadeligt. Gohren. Rügen Ø. Kyst. Vraget af det ved Gohren sunkne Sejlskib er uskadeliggjort. Mindste Dybde over Vraget er 16 m. Vragtønden er inddraget 54° 21' N. Br. 13° 50' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1681. København 1910.)

2646. Fyrskibet »Jasmond« udlagt. Taagesignal ophørt. Stubbenkammer. Rügen. Fyrskibet »Jasmond« er nu udlagt. 54° 36' N. Br. 13° 41' Ø. Lgd. Taagesignalet ved Stubbenkammer er ophørt og vil kun blive givet, naar Fyrskibet paa Grund af Is eller anden Aarsag ikke er paa Station. (Kort Nr. 160.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2465. København 1910.)

2647. Fyr forandret. Tønder udlagt. Sønderborg. Brennstof-Huk. Flensborg Fjord. Sønderborg hvide og røde, faste Fyr er forandret til røde, faste Fyr. De vises fra hvide Gittermaster. Flammens Højde: 10 og 7 m. Synsvinden er ulorandret. 54° 54' N. Br. 9° 47' Ø. Lgd.

TI Beteegnelse af det dybe Løb ud for Brennstof-Huk er følgende Tønder udlagt: En rød Spirtønde med Topbeteegnelsen K paa 54° 52' 24" N. Br. 9° 33' 42" Ø. Lgd. En sort Spidstønde med Topbeteegnelse 6 a paa 54° 52' 30" N. Br. 9° 34' 0" Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 125 og 157.)

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2648. Drivende Vrag. Nordsøen. En Mast 2 m over Vandet, sandsynligvis fast i et drivende Vrag, er rapporteret paa 53° 27' N. Br. 20° 50' Ø. Lgd.

2649. Drivende Vrag. »West-Hinder« Fyrskib V. Nordsøen. Et drivende Vrag med en Mast 2 m over Vandet er rapporteret V. for »West-Hinder« Fyrskib paa 51° 20' N. Br. 20° 18' Ø. Lgd.

2650. Tønde flyttet. Hungriger Wolf. Elben. Tyskland. Den sorte Spidstønde 1/2 ved Hungriger Wolf er flyttet ud i 5,2 m Vand paa 53° 40' 29" N. Br. 9° 30' 46" Ø. Lgd. V. for Tønden atlager Dybbend raskt til 8 à 9 m. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 591. København 1910.)

2651. Midlertidige Fyr fandt. Bremen. Weser. Ved Havnen paa den højre Bred af Weser neden for Bremen er paa N-Molen fandt et midlertidigt, rødt, fast Fyr, og paa S-Molen et midlertidigt grønt, fast Fyr. Flammens Højde: 12 m. Hvide, kegleformede Taarne. 53° 7' N. Br. 8° 42' Ø. Lgd.

2652. Grunde fundet. Jade. Ved Opmaalinger er der i Jade fundet følgende (Grunde): I Aussenjude 7,2 m c. 200 m NØ. for Tønde A J/B paa 53° 50' 7" N. Br. 8° 07' 46" Ø. Lgd.

I Innenjude 9,1 m c. 500 m NV. for Tønde Q paa 53° 39' 28" N. Br. 8° 6' 2" Ø. Lgd. og 7,2 m c. 450 m SV. fra Tønde 18 paa 53° 35' 14" N. Br. 8° 10' 53" Ø. Lgd.

2653. Radiotelegrafiske Bekendtgørelser for Søfarende. Norddeich. Fra Radiotelegraf-Stationen ved Norddeich gives fremtidig særlig vigtige Meddelelser vedrørende de tyske Kyster, som f. Eks. naar de ydre Fyrskibe er drevet fra Station. 2000 m Bølgebølgde. De gives paa følgende Maade:
 (Opmærksomhedsignal i 2 Minutter, tillige til Afstemning)

knld (Norddeich. Kendingsignal) Nachricht für Seefahrer

Norddeich udsender den radiotelegrafiske Meddelelse straks efter modtagen Underretning. Telegrammet gentages 3 Gange efter fornødsaende Anvisning uden Gentagelse af Opmærksomheds- og Afstemningssignalet. Endvidere afgives den radiotelegrafiske Meddelelse, saalænge det er nødvendigt, efter Trådsignalet K. I (Dag og Nat) efter mellemeuropæisk Tid. Opmærksomheds- og Afstemningssignalet følger da hørt. Norddeich: 53° 38' N. Br. 7° 9' Ø. Lgd.

2654. Fyr forandret. IJselmond. Kamper-Beitel. Zuidereze. Holland. Det hvide Lynfyrt paa Hovedet af den N-lige Demning ved IJselmond er forandret til et grønt Lynfyrt, der hver 1 Sek. viser Et-Lyn, Lyn c. 0,1 Sek., Mørke c. 0,1 Sek. Synsvide: I Sm. 52° 35' 5" N. Br. 5° 46' 44" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2244. København 1910.)

2655. Midlertidige Lystønder inddraget. Halsdeur. Zeegat van Texel. De to midlertidige Lystønder i Halsdeur er inddraget. 52° 58' N. Br. 4° 44' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2540. København 1910.)

2656. Tønder udlagt. Schaar van Kollipsplaat. Zeegat van Zieriksee. I Schaar van Kollipsplaat er udlagt Stumtønde Nr. 1 a i 8,2 m Vand paa 51° 37' 18" N. Br. 3° 51' 35" Ø. Lgd. og Spidstønde Nr. 6 i 16,2 m Vand paa 51° 35' 8" N. Br. 3° 53' 28" Ø. Lgd.

2657. Fyr forandret. Frederik og Kraunkeloon. Schelde. Belgien. Frederik Fortfyrt, 51° 20' N. Br. 4° 16' Ø. Lgd., og Kraunkeloon Fortfyrt, 51° 15' N. Br. 4° 18' Ø. Lgd., er nu forandret. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2400. København 1910.)

2658. Stormvarsels-Stationer. Zeebrugge og Mieuwport. Fra 1ste December 1910 gives om Dagen Stormvarsler paa den belgiske Kyst paa følgende Maade:

En sort Kegel med Spidsen opad betyder Storm fra NV.	—	—	—	—	—
En sort Kegel med Spidsen nedad betyder Storm fra SV.	—	—	—	—	—
To sorte Kegle	—	—	—	—	—
Opad	—	—	—	—	NØ.
Nedad	—	—	—	—	SØ.

Den samme Dag oprettes Stormvarsels-Stationer ved Lodstunet ved Zeebrugge: 51° 20' N. Br. 3° 11' Ø. Lgd. og ved Lodstunet ved Mieuwport: 51° 9' N. Br. 2° 44' Ø. Lgd. (Kort Nr. 180.)

2659. Skydetønder inddraget. Barrow Deep. Themsen. England. Tønderne, der var udlagt i Barrow Deep til Brug ved Skydning, er inddraget. West Sunk Tønde: 51° 43' N. Br. 1° 24' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 794. København 1910.)

2660. Vrag uskadeligt. Grimsby. River Humber. Vraget af Damperen »Hadrianus« River Humber er uskadeligt og Vragfyrskibet inddraget. 53° 35' N. Br. 0° 0' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 238. København 1910.)

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2661. Fyrskib flyttet. Lys- og Klokketønde udlagt. Mah. Spithhead. England. Fyrskibet »Nab« er flyttet 2 1/2 Sm S. 30° Ø. i og Hæger nu 5,2 Sm S. 67° Ø. fra St. Helens Fort. 50° 40' N. Br. 9° 57' V. Lgd. Paa dets tidligere Plads, 3,2 Sm N. 89° Ø. fra St. Helens Fort, er udlagt en sort og hvid lodret stribet Lys- og Klokketønde, mærket »Nab End«, der viser hvidt Lys med En-Førmerkelse hver 10 Sek. 50° 42' N. Br. 9° 59' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1298. København 1910.)

2662. Fyr forandret. Burnham. Bristol Channel. Burnham Bagfyrt viser nu hvidt Lys fra N. 17° V. gennem V. til S. 72° V., Burnham Fortfyrt viser nu hvidt Lys fra N. 72° V. gennem V. til S. 72° V., rødt Lys fra S. 72° V. til S. 68° V. Bagfyret: 51° 15' N. Br. 2° 59' V. Lgd.

Fyr paa Hovedet af Molen foran S. Lucia, Palermo Havn, er forandret til et lodret Dobbeltfyr, hvis øverste Lanterne viser rødt, fast Lys og den underste grønt, fast Lys. Afstanden mellem Lanterne er 2 m. 38° 7' N. Br. 13° 22' Ø. Lgd.

2675. Fyr forandret. Piave Vecchia. Italien Ø-Kyst. Piave Vecchia lvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Fyr med En-Formarkelser hver 12 Sek. Lys 10 Sek., Mørke 2 Sek. Iøvrigt uforandret. 45° 28' 49" N. Br. 12° 35' 37" Ø. Lgd.

2676. Tønder udlagt. Ceuta. Marokko. N.-Molen ved Ceuta Havn forlænges. En Tønde, A, er udlagt 0,5 Kbl N. 33½° V. fra det røde Fyr paa Yderenden af N.-Molen, og en Tønde, B, 1 Kbl S. 71° V. fra samme Fyr. Tønderne flittes efterhaanden som Arbejdet skrider frem. 35° 53' N. Br. 5° 16' V. Lgd.

IX. Den N-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø-Kyst.

2677. Lystødes Karakter. Rambler Channel. Beira. Portugisisk Ø-Afrika. Den røde Lystønde Nr. 6 ud for S.-Enden af Rambler Channel viser hvidt, fast Lys. Synsvide: 6 Sm. 19° 56' S. Br. 34° 52' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2436. Kjøbenhavn 1908.)

2678. Vrag borttaget. Bombay. Forindien. Vraget af Lodsskonnerten, der laa 3, Sm S. 52° V. fra »Bombay« Fyrskib, er borttaget. »Bombay« Fyrskib: 18° 49' N. Br. 72° 46' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2011. Kjøbenhavn 1909.)

X. Asiens Ø-Kyst med Japan.

2679. Fyr flyttes. Palembang Rivier. Sumatra Ø-Kyst. I Palembang Rivier skal Fyrhaake Nr. 8 flyttes til et Punkt paa venstre Bred, der ligger c. 400 m neden for Vandstandsmaaleren ved Deemningen ved Selat Djarru og Fyrhaake Nr. 6 til et Punkt paa højre Bred, c. S. 29° Ø. fra dens tidligere Plads; i Linien disse Baaker overet er mindste Dybde 4,3 m. Saa snart Fyrene er lændt, slukkes Fyrene paa Baakerne Nr. 5 og 7 ved Merk VII og VIII. Fyrhaake Nr. 8: 2° 46' S. Br. 104° 55' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1601. Kjøbenhavn 1910.)

2680. Signal-Station og Tidssignal. Saigon. Fransk Indo-Chine. Signal-masten ved Saigon Havn staaar paa 10° 46' 40" N. Br. 106° 42' 22" Ø. Lgd. Kuglen ved Tidssignalet falder 0 Tim., 0 Min., 0 Sek. efter Saigon Middeltid, der svarer til 16 Tim., 53 Min., 11 Sek. Greenwich Middeltidlokket.

Karantænebestemmelser m. m.

2681. Karantænebestemmelser. Danmark. — Riga og Neapel er erklæret kolerafri. Italien. — Smyrna, Samsun, Ordu og Kerasounda er erklæret for smittet af Kolera.

Malta. — Bushire, Alexandria, Port Said og Adalia er erklæret postfri. Spanien. — Lissabou er erklæret for smittet af Pest. Tunis. — Det europæiske Tyrki er erklæret for smittet af Kolera.

Kjøbenhavns Børskurs d. 1. Decbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	95	94 ³ / ₄	95
Danmark		48	50
Norden		86 ³ / ₄	87 ¹ / ₂
København		—	—
Carl		74 ¹ / ₄	75 ¹ / ₂
Dannebrog		82	82 ¹ / ₂
Skjold	47	46 ³ / ₄	47 ¹ / ₂
Urania		—	—
Union		—	—
Dampsk. af 1896		82	82 ¹ / ₂
Hejmdal		90	92
Østasiatiske	145 ³ / ₄	145 ¹ / ₂	145 ³ / ₄
Østersøen		—	—
Nordsøen		2 ¹ / ₂	5
Gorm		72 ¹ / ₂	74
Torm		61	70
Inga		—	—
Cimbria		43	50
Vesterhavet		—	—
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..		1 ¹ / ₂	5
Forenede Bugser-Selskab		50	60
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..		43 ³ / ₄	44
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.		102	107
4 ¹ / ₂ % foren. Dampsk.-Selsk.		—	—
5% Østasiask Komp.		99	100
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.		—	—
3 ¹ / ₂ % uops. Stats.		93 ¹ / ₄	94
3 ¹ / ₂ % Husejer Kreditk.		84 ¹ / ₄	86 ¹ / ₄
3 ¹ / ₂ % Kbhvns Kreditf.		90	92
4% — — — — — 2. Serie. . .		94	94 ¹ / ₂
4% — — — — — 1. — — — — —		95 ¹ / ₂	97 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Østift. Kreditf. 6. — — —		88 ¹ / ₄	89
4% — — — — — 7. — — —		92 ³ / ₄	93 ¹ / ₂
4% — — — — — 8. — — —		92 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂
3 ¹ / ₂ % Landkreditk. 3. — — —		92 ¹ / ₂	93 ¹ / ₂
4% Østift. Kreditf. 9. — — —		93 ¹ / ₄	93 ¹ / ₂

Aktier.	Gjort til		Køber	Sælger
Nationalbank			142	142 ¹ / ₂
Privatbank	106 ¹ / ₄		106	106 ¹ / ₄
Landmandsbank			135 ¹ / ₄	135 ¹ / ₂
Handelsbank			136 ¹ / ₂	136 ³ / ₄
Grundejerbank	17—	18	17 ¹ / ₂	17 ³ / ₄
Burm. & Wain	94 ¹ / ₄	— ³ / ₄	94 ¹ / ₂	94 ³ / ₄
Helsingørs Jærnsk.			67 ³ / ₄	68
Sukkerfabr.	249 ¹ / ₂	248 ³ / ₄	249 ³ / ₄	249
Bryggeri Aktier	182 ¹ / ₄		182	182 ¹ / ₄

Vekselkurser d. 30. Novbr. 1910.

	Gjort til	
	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.20	18.15
Paris	71.95	—
Amsterdam	150.70	—
Wien	75.75	—

Notering paa Berlins Børs d. 30. Novbr. 1910.

Russiske Noter	216.25
4% Russiske Consols.	92.30
3 ³ / ₁₀ % — Boden Kredit.	90.20
5% Mexikanske 1899	100.20
5% Rumænske Stats	102.20
4% — — — — — 1890	94.70

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 18,000, „Danmark“ 48,000, „Norden“, 6,000, „Skjold“ 10,000, „Hejmdal“ 12,000, „Dansk-russisk“ 84,000, „Østasiatisk“ 142,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16, Ved Stranden.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; + annulleret; T: Tillæg.

Korts eller Bogs Nr.	England:
R 1613	England, South Coast. — Bighury bay to Exmouth. Oktober 1910.
R 2890	United States, Atlantic Coast. — Nantucket shoals to Block Island. Oktober 1910.
R 1802	South America, North-East Coast. — Surinam to Cabo do Norte. Oktober 1910.
R 756	India, East Coast. — Plans on Orissa coast. — Plan of Mahanadi river entrance is cancelled. Oktober 1910.
N 646	Africa, East Coast. — Lourenço Marques. Oktober 1910.
+ 646	Africa, East Coast. — English river.
	Frankrig:
N 5346	Baie du Courrier et ses abords (Côte N. O. de Madagascar).
+ 5346	Baie du Courrier (Publication provisoire).
R 147	Forenede Stater i Nord-Amerika:
R 485	Core Sound to Bogue Inlet, including Cape Lookout, North Carolina. Maalestok 1: 80 000. Edit. 1910. Pris 50 Cents.
R 491	Bull and Combahlee River, South Carolina. Maalestok 1: 40 000. Edit. 1910. Pris 20 Cents.
R 146	Core Sound and Straits, North Carolina. Maalestok 1: 40 000. Edit. 1910. Pris 20 Cents.
R 352	Oreoke Inlet to Beaufort, including Core Sound, North Carolina. Maalestok 1: 80 000. Edit. 1910. Pris 50 Cents.
R 565	Providence Harbor, Rhoded Island. Maalestok 1: 10 000. Edit. 1910. Pris 20 Cents.
	Passaic River, Newark Bay to Belleville, New Jersey. Maalestok 1: 10 000. Edit. 1910. Pris 25 Cents.
	Edition 1900.
	147
	485
	421
	1899.
	146
	1907.
	352
	1901.
	565
	1909.

Bekendtgørelse for Søfarende.

Skib sunket. Graadyb Fyrskib SSV. Nordsøen.

Et Skib er sunket i 18 Meter Vand S. 13° V. for Graadyb Fyrskib i 5 1/2 Sømlis Afstand. 2 Master rage 2 à 2 1/2 Meter over Vandet. En Vragvæger er udsat VNV. for Vraget i ca. 200 Meters Afstand, hvilken Væger snarest vil blive erstattet med en Vragvægstønde.

Marineministeriets Admiralitets-Departement, den 1. December 1910.

Et elektrisk Kæmpeur til Liverpool har i disse Dage været udstillet i Leicester, hvor det er konstrueret. De fire Urskivér, der skal anbringes 220 Fod over Jorden, er hver 75 Fod i Omkreds; Minutviserne, der er af hult Kobber, er 14 Fod lange. Urskivernes Stel vejer fjorten Tons. (Berl. Tid.)

Styring ved Hjælp af Spillene. Australske Blade meddelex, at Damperen »Australien«, som fornylig er ankommet til Fremantle fra London, har haft en usædvanlig Rejse. Da Skibet den 19. August endnu var 1,750 Sm. fra Cape Town, blev Roret saa beskadiget under haardt Vejr, at det var ubrugeligt. Skibet drev nu om i to Dage, medens et Nødror blev rigget til. Ved Hjælp af dette fortsattes Rejsen i otte Dage, med en Fart af 80 Sm. pr. Dag, hvorefter Vejret bedredes. Efter store Vanskeligheder blev det beskadigede Ror nu sikret ved Hjælp af Kæder, som førtes hen til Spillene. Nødroret blev taget ind, og Styringen foretoges nu ved Hjælp af Spillene, idet man halede i den styrbords eller bagbords Kæde, alt efter som det behøvedes. Efter tre Ugers Sejlads paa denne Maade, naaedes Cape Town, hvor den fornødne Reparation af Roret blev foretaget, inden Skibet gik videre.

Omkommen Sømand. Sundsvall, 28. November. (Ritz. Bur.) Sømand Valdemar Frederiksen paa den danske Damper »St. St. Blicher«, som ligger ved Skønvik, faldt i Morges paa Dækket og slog sig saa alvorligt, at han døde en Time efter. Frederiksen var tyve Aar gammel og født i Kjøbenhavn.

Havarier og Forlis.

Janet, Skonnert af Port Madoc, antages at være den for nogen Tid siden ved Manø forliste Skonnert, idet nemlig en Rorpind med det Navn er drevet iland der paa Kysten; desuden er der drevet fem Lig iland sammesteds. Skonnerten, der var paa Rejse fra Wales til Stettin med en Ladning Skifer, havde en Besætning paa seks Mand.

Skakkeborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, efter Kollision med engelsk Damper »Winbledon« i Gravesend Bugten maatte sættes paa Grund, er foreløbig tætnet og bragt flot og bugseret op ad Themsen for der at blive underkastet Dykkerundersøgelse.

Ane, 3/m. Skonnert af Marstal, kom den 28. f. M. paa Rejsen fra Frankrig til Hjemstedet i Ballast paa Grund ved Bangsbostrand. Svitzers har bragt Skibet flot og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse.

Jason, Bugserbaad af Hamburg, er d. 29. f. M. sprunget lak i Søen og sat paa Grund ved Odense Gab,

H. C. Ørsted, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom den 27. f. M. paa Grund ved Tuborg Havn, men kom senere flot med Assistance og stod til Sø.

Tolv, Dpsk. af Kristiania, kom den 29. f. M. paa Rejsen fra Sunderland til Nykjøbing F. med en Ladning Kul paa Grund paa Halskov Rev. Svitzers assisterer.

Blaamanden, Dpsk. af Bergen, er den 29. f. M. paa Rejsen fra Riga til Newport med en Ladning Stykgods indkommet til Helsingør; læk efter Grundstødning.

Skibsefterretninger.
Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schu- bert, ank. Riga 28./11. — Alexandra, Nielsen, ank. Riga 18./11. — Algarve, Borries, afg. Lissabon 30./11. hertil. — Anglo Dane, Wieneke, ank. hertil 1./12. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 29./11. — Antwerpen, Madsen, afg. Valencia 30./11. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. Bremen 29./11. — Arno, Strubberg, afg. Hartlepool 26./11. til Savona. — Aurora, Fischer, pass. Gibraltar 29./11. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Riga 27./11. — Beira, Lunge, ank. Marseille 27./11. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. New York 22./11. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. herfra 29./11. til Swansea. — Christian IX, Holm, ank. hertil 28./11. — Dagmar, Bøgvad, ank. hertil 1./12. — Douro, Søeberg, pass. Brunsbüttel 29./11. til Antwerpen. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 28./11. — Florida,

Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, ank. hertil 30./11. — Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 30./11. for Bordeaux. — Georgios I, Sørensen, pass. Holtenua 29./11. for Libau. — Hengest, Munck, afg. herfra 29./11. til Riga. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 29./11. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil 1./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, oplagt. — Jolanthe, Simonsen, ank. Königsberg 30./11. — Kasan, Mikkelsen, pass. Holtenua 29./11. for Libau. — Kentucky, Andresen, ank. Kristiania 30./11. — Kiew, Jørgensen, ank. Havre 28./11. — Kursk, Gommessen, afg. Bordeaux 26./11. hertil. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 28./11. — Loire, Craignou, ank. Bordeaux 19./11. — Louise, Larsen, pass. Brunsbüttel 29./11. for Antwerpen. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 29./11. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskov, Jønsen, afg. Rotterdam 30./11. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Havre 28./11. til Tuis. — Nordjylland, Jacobæus, ank. Pillau 28./11. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Riga 29./11. — Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 29./11. for Hull. — Oscar II, Hempel, afg. New York 24./11. hertil. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 29./11. — Perm, Gotthardt, ank. Libau 24./11. — Pregel, Iversen, ank. Antwerpen 25./11. — Saga, Wiberg, ank. London 27./11. — Seine, Daupt, ank. Stettin 29./11. — Texas, Clausen Kaas ank. Aalborg 29./11. — Thyra, Jacobsen, afg. herfra 30./11. til Arendal. — Tiber, Bech, ank. Genua 28./11. — Tyr, Thanning, afg. herfra 29./11. til Windau. — United States, Gotsche, ank. Kjøbenhavn 23./11. — Viking, Meyer, ank. Trondhjem 30./11. — Hans Gude, afg. Manchester 30./11. til Liverpool. — Karin, afg. Kjøbenhavn 26./11. til Manchester. — Vadsø, afg. Frederikshavn 30./11. hertil.

Torm. Sara, Jensen, afg. Methil 26./11. — Helene, Sørensen, ank. Lübeck 30./11. — Sjælland, Dam, ank. Rotterdam 28./11. — Agnete, Hansen, ank. Karrebæksminde 1./12. — Hermia, Sounichsen, ank. Nykjøbing S. 26./11. — Alice, Schultz, ank. Tyne 30./11.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kotka 27./11. — Freja, Nielsen, afg. Kjøbenhavn 30./11. — Vera, Thing, ank. Ystad 30./11.

Svensden & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank. Rouen 27./11. — E. M. Dalgas, Møller, ank. Cadix 27./11. — Lars Kruse, Mathiesen, ank. Helsingør 30./11. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Sundsvall 27./11. — Peter Willemoes, Kaspersen, ank. Barry 27./11. — Hans Tausen, Klaaborg, ank. West Hartlepool 29./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Hernøsdal 23./11. — Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Korsør 29./11. — N. G. Petersen, Bloch, ank. Åbo 21./11. — I. D. S. Adolph, Fenger, ank. Blyth 28./11. — Alfred Hage, Ellekilde, afg. Methil 29./11. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. London 27./11. — Ajax, Brøsen, ank. Åbo 28./11.

Ers. Emanuel, Svane, ank. Windau 29./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Lübeck 24./11. — London, Bom, afg. Windau 24./11. til Rotterdam. — Paris, Tholander, ank. Boness 29./11. — Bryssel, Kaas, ank. Königsberg 27./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 26./11. til Dunkerque. — Wien, Boeck Hansen, ank. Tyne 28./11. — Roma, v. Thun, ank. London 25./11.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, afg. Frederikshavn 30./11. til Hull. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 29./11. til Stettin. — Skinfaxe, Faber, ank. Rotterdam 23./11. — Gulfxaxe, Petersen, ank. Delfzyl 26./11. — Rødfaxe, Vielandt, ank. Newcastle 27./11.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Libau 28./11. — Hamlet, Jørgensen, ank. Aarhus 26./11. — Helge, Pii, ank. Libau 18./11. — Rolf, Reese, ank. Dunkerque 16./11. — Fin-sen, Olsen, ank. Blyth 27./11.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Hamburg 28./11. — Nexos, Basse, ank. Blyth 28./11. — Ellen, Hansen, ank. Kjøbenhavn 27./11. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Methil 29./11. til Bandholm. — Laura, Pedersen, ank. Valencia 27./11. — Cito, Jepsen, ank. Esbjerg 29./11. — Napoli, Brinch, afg. Irvine 28./11. til Norrkøping. — Bodil, Uldall, ank. Huelva 28./11. — Marie, Jessen, ank. Valencia 28./11.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Riga 27./11. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 17./11. — Pawel Andrejef, Tannebek, ank. London 30./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Kronstadt 26./11. til Papenburg. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Riga 28./11. — Excellence Pleske, Rasmussen, afg. Grangemouth 25./11. til Kiel. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank. Nantes 19./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, ank. Skadowsk 19./11. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Bordeaux 16./11. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Danmark. — Newa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Europa. Europa, Hansen, ank. Honfleur 28./11. — Tyskland, Danstrup, ank. Aarhus 27./11. — Belgien, Nielsen, ank. Ostende 28./11. — Frankrig, Friis, ank. Windau 28./11.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 26./11. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Wear 26./11. — England, Andersen, ank. Emden 28./11. — Holland, Poulsen, afg. Geste-münde 30./11. — Rusland, Madsen, ank. Kjøbenhavn 28./11.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Marseille 24./11. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Dunston 29./11.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Singapore 24./11. til Port Said. — Samui Licht, ank. Bangkok 25./11. — Pangan, Gabe, ank. Suez 23./11. — Chumpon, Hansen-Raun, ank. Antwerpen 30./11. — Bandon, Thomsen, ank. Trieste 30./11. — Indien, Jensen, afg. Antwerpen 25./11. til Port Said. — Siam, Knudsen, pass. Perim 16./11. — Tranquebar, van Deurs, ank. Port Said 24./11. — Cathay, Kruse, afg. Negapatam 18./11. til Port Said.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Portland 19./11. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 29./11. til London. — St. Lucia, Ingemann, ank. Kjøbenhavn 29./11.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Drogheda 1./12. — Martha, Christensen, afg. Bona 30./11. — Elna, Rathje, afg. Tynen 26./11. — Therese, Pedersen, ank. Licata 24./11. — Simone, Møller, ank. Savona 29./11. — J.e.a.n.n.e, Terkelsen, ank. Spezzia 25./11. — Vera, Risø, afg. Sfax 28./11. — Daisy, Lage-sen, ank. Rouen 28./11. — Anine, Leth, afg. Tynen 24./11. — Kamma, Løffler, afg. Bona 22./11.

Sejlskibe.

Fans — Nordby. Thora, Thomsen, prajet 24./11. paa 53° 55' N. Br. og 5° 10' Ø. Lgd.

Rønne. Leif, Nielsen, ank. Karlskrona 23./11. — John Hintze, Knudsen, ank. Rügenwalde 23./11. — Atlas, Kyhn, ank. Grimsby 24./11. — Oline Dahl, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 25./11.

Svendborg. Hejmdal, Jensen, ank. Dundee 23./11. — Doris, Køpke, ank. Skien 23./11. — Emanuel, Bentzen, ank. Middlesbro 23./11. — Pampa, Jensen, ank. Augustenborg 23./11. — Urda, Hansen, ank. Skagen 24./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Warne-münde 24./11. — Dagny, Rasmussen, pass. Helsingør 24./11. — Gæa, Petersen, ank. London 24./11. — Fortuna, Jørgensen, ank. Karrebæksminde 25./11. — Flora, Sørensen, ank. Charlestown (C.) 24./11. — Vesta, Poulsen, ank. Newcastle 24./11. — Magnet, Gommessen, ank. Kirkaldy 25./11. — Ludvig, Larsen, ank. Bon-ne 25./11. — Freir, Braudt, ank. Bremerhaven 25./11. — Fanny, Hansen, ank. London 25./11. — Freja, Jensen, ank. Antwerpen 24./11. — Norden, Andreasen, ank. Binic 25./11. — Solon, Rasch, ank. Kings Lynn 27./11. — Sophie, Mikkelsen, ank. Binic 27./11. — Dagny, Rasmussen, ank. Frederikstad 27./11. — Delos, Andersen, pass. Helsingør 27./11. — Neptunus, Nielsen, ank. Svendborg 27./11. — Marie, Nielsen, ank. Binic 26./11. — Niels Juel, Olsen, ank. Dysart 26./11. — Emilio, Rasmussen, ank. Brest 26./11. — Galathea, Jensen, ank. Kjø-benhavns Red 26./11. — Alice, Jørgensen, ank. Plymouth 27./11. — Fyn, Mouritzen, ank. Kjøbenhavns Red 28./11. — Maagen, Jensen, ank. Ghent 28./11. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Kjø-benhavns Red 28./11. — Mercur, Lund, ank. Göteborg 28./11. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Frederikshavn 29./11. — Apollo, Nielsen, ank. Paimpool 28./11. — Jens Nielsen, Niel-sen, ank. Kjøbenhavns Red 28./11. — Hans Emil, Carlsen, ank. Colberg 29./11. — Peter, Skov, ank. Libau 30./11. — Ring Andersen, Hansen, ank. Stubbekjøbing 30./11.

Ers. Industri, Raahauge, ank. Oporto 26./11. — Arie-tis, Andersen, ank. Svendborg 27./11. — I. A. Kromann, Christensen, ank. Setubal 27./11. — Amor, Rasmussen, er afg. Se-tubal for Uddevalle. — Immanuel, Bager, ank. Douglas 26./11. — Henry, Bager, ank. Nyborg 27./11. — Christine, Rasmussen, ank. Rønne 27./11. — Peter, Olsen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Mars, Stegmann, ank. Nykjøbing F. 26./11. — Johanne, Steg-mann, ank. Korsør 28./11. — Kiana, Christensen, ank. Kjøben-havns Red 27./11. p. R. t. Swansea. — Malfridur, Hansen, ank. Randers 28./11. — Marstal, Hansen, ank. Aalborg 28./11. — Salvador, Sand, ank. Leith 27./11. — Haabet, Rise, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Karen, Albertsen, ank. Kjøbenhavn 28./11. — M. Hay, Petersen, ank. Alicante 28./11. — Maren, Albertsen, ank. Tønsberg 28./11. — Marie, Petersen, ank. Colberg 29./11. — Rota, Olsen, ank. Colberg 29./11. — Vigilant, Jacobsen, ank. Patras 29./11. — I. Koføed, Andersen, ank. Gibraltar 29./11. — Veritas, Staugaard, ank. Setubal 29./11. — Amalia, An-dersen, ank. Sønderborg 28./11. — Zeus, Sørensen, ank. Kjøben-havn 28./11. — Norma, Christensen, afg. Kjøbenhavns Red 28./11. til Brest.

INDEHOLD

Kjøbenhavn, den 2. December 1910. — Sø- og Handelsretsdomme. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fra en Finlands-rejse. — »Vikinger«. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Sø-farere. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserelskabet udfører Bugseringer saavel paa Newaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



THE ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Sibskhypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning
Eneforhandler af **Talfuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

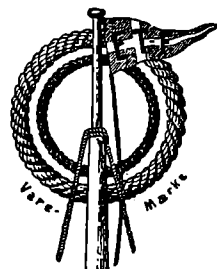
Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Løgttere etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Gartholtermann, Kjøbenhavn.



Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp- Kokus- Manilla- Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbenide

Gods, Fortøjnings- og Slæbetrosser.

Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„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. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, den 6. December 1910.

Efter Søfartsministeriets Anmodning henlede Fællesrepræsentationen i sidste Uge her i Bladet Opmærksomheden paa, at alle Skibe henhørende under Sejlskibstilsynsloven efter Lovens § 7 skal være synet inden Udgangen af indeværende Aar.

Vi har i denne Anledning søgt nærmere Underretning, og hvad vi har faaet oplyst, gaar ud paa følgende:

Saavidt det i Øjeblikket kan overses, har paa det nuværende Tidspunkt langt fra alle synspligtige Skibe opfyldt den ovenfor nævnte Lovbestemmelse. Ganske vist maa det ingenlunde overses, at en Del Skibe sandsynligvis slet ikke har været her i Landet siden sidste Nytaar, da Loven traadte i Kraft; saadanne Fartøjer har altsaa ikke haft Lejlighed til at underkaste sig det lovbefalede Syn og maa derfor foreløbig regnes fra. Noget lignende maa sikkert ogsaa gælde for de Skibes Vedkommende, der vel har været hjemme i Begyndelsen af Aaret, men som har haft Grund til at gaa ud fra, at de atter vilde være tilbage i god Tid inden Aarets Udgang.

Selv om man imidlertid regner ret rigeligt med lovlige Forfald, skal der dog være et temmelig betydeligt Antal tilbage, som af Ukendskab til Lovens Forskrifter maa antages hidtil at have forsømt at lade deres Skibe syne. Det er øjensynlig denne sidste Klasse, som den gennem Fællesrepræsentationen udsendte Advarsel gælder. Ukendskab til Loven regnes nemlig ikke af Myndighederne som nogen antagelig Undskyldning for at have undladt at opfylde Lovens Forskrifter, og der kan næppe være Tvivl om, at Tilsidesættelsen af den Forskrift, der her er Tale om, vil kunne drage ubehagelige Følger efter sig — efter Tilsynslovens § 12 paahviler det nemlig Politiovrigheden paa Skibets Hjemsted at skride ind, naar Fristen for de foreskrevne Syn overskrides, og efter dens § 29 straffes Overtrædelse af Loven efter Reglerne i Sølovens § 292; d. v. s. at Overtrædelserne sidestilles med Tilsidesættelse af Sølovens almindelige Bestemmelser om at Skibet skal være i sødygtig og forsvarlig Stand.

Under Hensyn til disse Omstændigheder maa det sikkert indtrængende tilraades de Sejlskibsredere, der af en eller anden Aarsag endnu ikke har faaet deres Skibe synet, at benytte de faa tilbageværende Uger af det indeværende Aar til saavidt muligt at faa Sagen bragt i Orden.

Nyt Havneanlæg i Dordrecht. Handelskamret i Dordrecht har alt i flere Aar klaget over, at de bestaaende Havneforhold dér ikke er tilfredsstillende og som Følge deraf hæmmende for Udvikling af Handel og Søfart. Efter at det er lykkedes at vinde Byens energiske og fremsynede Borgmester for en Plan om Anlæggelsen af en ny Havn, har Byraadet til dette Øjemed bevilget foreløbig en halv Million Gylden.

Medens den nuværende Havn — Kalkhaven — kun indtager 17,730 m², vil man for det ny Anlæg til en Begyndelse erhverve et Areal af 247,000 m², beliggende Vest for Byen og Jernbanebroen, en Beliggenhed, der har den for Skibsfarten store Fordel, at Havnen uden Hinder til en hvilken som helst Tid vil være tilgængelig for Søskibe.

Af det for selve Havnebassinets bestemte Areal 142,000 m² vil der foreløbig kun blive anvendt en Tredjedel, der vil afgive Rum for fire Skibe af indtil 8 m.s Dybgaende med to Lægtare langs Siden af hver og mere end tilstrækkelig Plads for andre Flodfartøjer, medens de øvrige to

Tredjedele vil blive holdt i Reserve for yderligere Losse- og Ladeplads, saa snart saadan viser sig at være ønskelig; midlertidig anvendes dette Areal, der er 2½—3 m dybt, til Liggeplads for flydende Tømmerflaader.

Det ny Anlæg vil blive i direkte Forbindelse med Jernbanenettet og afgive fornøden Plads for Kajer, Kraner og Pakhuse.

Havneafgifterne vil om muligt blive ansat lavere end i Nabohavnene, i hvert Fald ikke højere.

Regeringen, der nu med en aarlig Udgift af 50,000 Gylden holder Indløbet dertil paa 7,3 m vil sørge for, at dette ogsaa i Fremtiden vil blive af en efter Forholdene forsvarlig Dybde.

Dordrecht vil herefter mere end nu kunne profitere af sin fortrinlige geografiske Beliggenhed saavel for Handel paa Indlandet som Transitforretninger; og det er da ogsaa i fuld Forventning om en opblomstrende Handel og Skibsfart, at Byraadet har ladet sig overtale til at acceptere Handelskamrets ovennævnte Forslag.

(Meddelelser fra Udenrigsministeriet.)

Forhøjede Lødsafgiften i Barcelona. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet indeholder det britiske Board of Trade's Journal for 3. November d. A. en Rapport fra den engelske Generalkonsul i Barcelona, hvori udtales, at Barcelonas Lødsafgifter er blevet forhøjet med 10 Pesetas for alle Skibe. Bøjepengene er ligeledes blevet forhøjet for alle Skibe over 2,000 Brutto Reg.-Tons til 20 Pesetas for Skibe paa fra 2,000—3,000 Tons og et Tillæg af 5 Pesetas for hver 1,000 Tons over 3,000 Tons. De ny Afgifter traadte i Kraft den 3. September d. A.

Aar bog for den danske Fiskerflaade 1911. Fra Fiskeriinspektør F. V. Mortensen har vi modtaget et Eksempplar af nævnte nyttige Aar bog, som udgives paa Landbrugsministeriets Foranstaltning. Foruden det hidtidige, righoldige Indhold finder vi, som nyt tilkommet, et Afsnit om Tilsyn med Motorfartøjer (Bekendtgørelse af 25. Februar 1910), og et Afsnit om Tilsyn med Sejlskibe (Bekendtgørelse af 30. December 1909). Bogens Pris er 65 Øre.

Ismelding fra Meteorologisk Institut Nautisk Afdeling den 3. December.

Tyske Farvande.

Memel. Reviret: Løs Sjap- og Kvadderis, Skibsfarten uhindret.

Pillau Havnen: Løs Sjap- og Kvadderis. Reviret: Skibsfarten lukket for Sejlskibe. Søkanalen: Løs Sjap- og Kvadderis.

Svenske Farvande.

Gefle. Løbene til Gefle: Tynd Fastis, Skibsfarten uhindret.

Mæglerfirmaet Radau., Kronstadt, telegraferer den 5. ds.: Skibsfarten herpaa afsluttet i Dag.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkenes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsati Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 66/1910, afsagt den 31. August 1910. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise mod Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Eros« Vegne.

Tirsdag den 3. Maj 1910 omtrent Kl. 11 Aften grundstødte Dampskibet »Eros« af Bergen, der var paa Rejse fra Burntisland til Utansjø med en Ladning Kul, paa Smaagrundene Nord for Saltholm, som det maa antages, med Maskinen paa fuld Kraft »Frem«. Man forsøgte at komme af Grunden ved egen Hjælp, idet man dels førte Varpanker ud, dels lod Maskinen arbejde fuld Kraft »Bak«, men uden Resultat, og da Svitzers Bjergningsdamper »Hertha« henimod Kl. 6 Morgen kom til Stede og tilbød Assistance, blev der afsluttet Kontrakt om at tage Skibet af Grunden. Dampskibet »Eros« stod med Stævnen i S. 1½ V. Fra »Hertha« gik man straks i Gang med Bjergningsarbejdet, idet Styrbords Anker med 75 Favne Kæde førtes ud i nordvestlig Retning, og en Slæber blev ført over og fastgjort paa »Eros«, hvorpaa Slæbningen omtrent Kl. 7 paabegyndtes. Det var stille Vejr med rolig Sø. Omtrent Kl. 8 ankom Bjergningsdamperen »Svava« for at hjælpe ved Afslæbningen, men Føreren af »Eros«, der ikke mente to Skibe nødvendige, modsatte sig, at »Svava«s Slæbetrosse førtes om Bord. Paa hans Forlangende gik »Svava« til Kjøbenhavn for at hente en Lægter. Der blev imidlertid foretaget en Dykkerundersøgelse af Dampskibet »Eros« Stilling. Det viste sig, at det stod i hele sin Længde paa Grunden, der bestod af Sandbund med enkelte større Sten, og at Skibet var tæt. Efter at »Svava« c. Kl. 11 var kommen tilbage til Strandingsstedet med Lægteren »Boreas«, og efter at der var kommen 25 Mand af Kastrup Bjergelav om Bord, begyndte man at losse Lasten fra »Eros« over i Lægteren. Da Citanterne havde Brug for »Hertha« andet Steds, afløste »Svava« kort efter Middag »Hertha« ved Slæbningen. Slæbningen, hvorunder »Eros« jævnlig medvirkede med sin Maskine, og Losningen fortsattes indtil omtrent Kl. 6, da »Eros« begyndte at bevæge sig. Den kom flot mellem Kl. 6½ og 7, hvorpaa den sejlede ind og ankrede paa Indre Reden for Natten. Der var da opløst 60—80 Tons Kul i Lægter »Boreas«.

Torsdag den 5. Maj blev »Eros« undersøgt af Dykker. Det konstateredes, at der fandtes en Del stærke Afskrabbinger af Bundfarven og enkelte Ridser i Pladerne. Den gik derpaa samme Dag udenfor Trekroner og ankrede op for ved Bjergernes Hjælp at genindtage Lasten fra Lægteren.

Under nærværende Sag paastaar Citanterne de Indstævnte Firmaet Jansen & Co. paa Dampskibet »Eros« Vegne tilpligtet at udrede Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Dampskibet »Eros« er vurderet til 112,000 Kr., Ladningens og Fragtens Værdi er af Citanterne anslaaet til henimod 20,000 Kr., men af de Indstævnte til c. 12,000 Kr.

Dampskibet »Hertha« og »Svava«, der maaler 98 og 156 Tons med Maskiner af 240 og 475 Hestes Kraft og Mandskab af 12 og 14 Mand, er vurderet til henholdsvis 75,000 og 150,000 Kr., medens Lægteren »Boreas« er vurderet til 26,000 Kr.

Under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder findes en Bjergeløn af 2,800 Kr. passende at kunne tilkendes Citanterne med Renter som paastaaet, saaledes at Sagens Omkostninger ophæves som indbefattet i det nævnte Beløb.

Fra en Finlandsrejse.

II

De finske Navigationsskoler ledes altsaa af forhenværende Skibsførere. Der uddannes aarlig omtrent 150 Navigatorer i de tre Klasser: Understyrmand, Styrmand, Skibsførere, mellem hvilke Klasser der ligger henholdsvis ét og to Aars Sejlsads. Desværre har Landet ikke Brug for saa mange Navigatorer, da der jo i ret udstrakt Grad kan sejles uden Eksamen, og her raader saaledes et Misforhold, og mange maa søge til Udlandets Skibe for at faa deres Sejlsads. Men selve Skolerne gør et usædvanlig godt Indtryk. Gode Lokaler og en udmærket Samling af nautiske Instrumenter. Jeg saa dér Lord Kelvins forskellige Azimuth-Instrumenter, og det svenske Gleerups Azimuth-Instrument. Ligeledes lagde jeg Mærke til en Lineal med Limbe og Nonie i alle disses forskellige Inddelinger til Sammenligning. Det var saare praktisk til Undervisningsbrug. Dertil kom fortrinlige nautiske Bogsamlinger, hele fem store Skabe fulde, og i disse fandt man baade alle skandinaviske Lærebøger, og hvad der i England er udkommet af praktiske nautiske Bøger. Af Læseplanen skal jeg anføre, at Engelsk læres i alle tre Klasser, ligeledes som Regel Skibbyggeri og Sejltegning m. v., Geografi i de to første, Handelskorrespondance og Bogføring i Styrmands- og Skibsførerklassen, medens der lægges mindre Vægt paa Maskinlære. Iøvrigt mangler der nogen Ensartethed i Læseplanen ved de forskellige Skoler, da disse endnu ikke er kommet under et fælles Tilsyn, men det var nu forestaaende. Skolen drives seks Maaneder hvert Aar; al Undervisning er gratis, og de seks Skoler koster c. 120,000 Fmk. at drive aarlig. — Jeg synes, der blev naaet meget i Forhold til Tiden, og der arbejdedes godt og praktisk.

Forstanderen for Helsingfors Navigationsskole, Kaptajn Forsell var tillige Formand i Sømændhjemmets Bestyrelse. Dette Hjem staar ogsaa som et smukt Udtryk for de finske Skibsføreres Ansvars- og Standsfølelse, thi det er rejst ved deres Initiativ. Den ledende var den Gang nuværende Havnekaptajn Andstén. Det har kostet 225,000 Fmk. og er udelukkende beregnet som Logishus.

I Åbo derimod saa jeg et Sømændhjem, der blev ledet af Kaptajn Panelius og hans Hustru, der selv forestaar en betydelig og veldrevet Kokkeskole i Forbindelse med Hjemmet. Åbo er Gennemgangsleddet for de finske Sømænd, hvis bedste Folk har hjemme paa Ålandsøerne og der omkring. Til Åbo rejser de, naar de ved Skibenes Oplægning i Lübeck, Stettin, Kjøbenhavn, afbetales om Efteraaret, og til Åbo sendes der Bud efter Sømænd om Foraaret. Men da Kaptajn P. kom hjem efter i en Aarrække at have ført Skib paa lange Rejser, var der intet gjort for alle disse Sømænd. Der blev da begyndt et Hjem, hvis Ledelse han overtog, men det kørte fast i Pengevanskeligheder. Saa overtog P. det for egen Regning og betaler stadig det Underskud af c. 1,500 Fmk., der bliver. Det er et smukt Offer af Kræfter og Midler. Og det samme gælder hans Hustru. Hun har indrettet den nævnte Kokkeskole, hvorfra der udgaar c. 40 Kokke om Aaret, og de er velanskrevne i Skibene. Kursus er tre til seks Maaneder for henholdsvis Kok og Stewart, og det er ogsaa dér Erfaringen, at man udmærket kan uddanne en dygtig Kok i Løbet af den Tid, naar kun Skolen drives efter en hensigtsmæssig Plan og ikke overfyldes. Skolen faar et Statistiskud paa 4,500 Fmk., altsaa godt 3,000 Kr., men Fru P. gør hele sin store Gerning gratis. Alt var velholdt og smukt saavel i Køkken som Bageri; Fru P. har forøvrigt udgivet en ret stor Haand- og Kogebog for Skibskokke, hvortil hun, der i en Aarrække har sejlet med sin Mand, aabenbart er den rette.

Endnu skal jeg saa omtale, at mens man herhjemme skriver og snakker om en Pensionsanstalt for Sømænd, saa har en saadan arbejdet saa længe i Finland, at den nu har en opsparat Kapital paa omtrent 5 Mill. Fmk.,

og Staten, der i en Aarrække har støttet den, kan nu trække sig tilbage. Hovedindtægten er Sømændenes eget Indskud; dette svares i 20 Aar og i Portioner à 20 Fmk. aarlig, og man kan indbetale indtil tre Portioner. Pensionsalderen er 55 Aar, og der ydes da 130 Fmk. aarlig pr. Portion, altsaa indtil 390 Fmk. aarlig. Hvor mange af Finlands 30,000 Sømænd, der er Medlemmer, har jeg ikke faaet oplyst, men her er aabenbart et lettilgængeligt Forbillede, der i Praksis har vist, hvad det evner.

Hermed skal jeg saa slutte disse Meddelelser. Under et Ophold paa faa Dage, hvor man er optaget af særlige Møder, kan man jo umulig faa alt gennemført i Enkelt-heder, men hvad jeg saa, forbavsede mig; thi saa vidt fremskredne Forhold havde jeg ikke ventet at finde i Finland. Men det glædede mig højlig og ikke mindst ved, at disse gode Foranstaltninger var fremmet gennem Mænd af Skibsførerstanden, der havde Kærlighed til og Forstaaelse af den opvoksende Ungdom og dens Tarv.

Paa Vejen hjem var jeg indbudt til i Helsingborgs Søfartsforening at holde Foredrag om, hvad der kan og bør gøres for den søfarende Ungdom. Foredraget blev hørt med stor Interesse, og en enkelt af de Tilstedeværende tilbød straks et Aars bidrag paa 1,000 Kr., om man i Sverig kunde faa en god og sund Skolevirksomhed for de Unge i Gang. Som Stedet for en saadan foretoges Mølle ved Kullen, men hvorledes Udviklingen iøvrigt bliver, er jo ikke godt at se nu allerede.

Det er opmuntrende Oplevelser, og jeg kan ikke andet end slutte med Ønsket om, at der i vort eget Land maa kendes en større og mere levende Interesse, men s det er Tid.

Sømandshøjskolen i Oktober.

Vilh. Rasch.

Søkort og Farvandsbeskrivelser m. m.

Fra Direktøren for Søkort-Arkivet, Kommandør C. Bloch, har vi modtaget følgende:

Maa jeg gennem Deres ærede Blad rette følgende Opfordring til danske Rederier og Skibsførere:

1.) Brug ikke gamle Kort og Farvandsbeskrivelser (Lodse, Fyrliste, Sømærkefortegnelser) og hold de ny rettet til Dato.

2.) Brug danske Kort og Farvandsbeskrivelser i danske Farvande.

Til Begrundelse heraf skal jeg udtale:

a d 1. Ved gamle Kort forstaaer jeg makulerede Kort og annullerede Udgaver.

Der maa ikke bruges makulerede Kort, da Lodskud, Skær, Grunde, Tegn og Beskrivelser kan være udvaskede og Kortet derved gjort upaalideligt.

Annullerede Kort bør ikke benyttes, da Grunden, til at Kort udkommer i ny Udgave, som Regel er den, at der er foretaget Rettelser af en saadan Art, at de ikke lader sig udføre i de eksisterende Kort.

Rettelserne til Bøgerne er af mindre gennemgribende Art, men der er som Regel saa lang Tid mellem Udgaverne, at der sammenhobes en Mængde Rettelser, saa det maa absolut anbefales at ofre det ringe Beløb, som en ny Udgave koster, for paa dette Omraade at være i Besiddelse af de bedste eksisterende Hjælpemidler til Sikring af Navigeringen. Annullerede Fyrliste bør absolut ikke benyttes, thi disse er vanskelig at holde saaledes til Dato, at man faar den rette Nytté af dem. Vil man benytte Fyr-listerne paa rette Maade, d. v. s. jævnsides med Kortene, er det af stor Betydning, at de er let overskuelige, hvilket kun kan finde Sted, naar Rettelserne ikke bliver for talrige, hvad der kun kan undgaas ved stadig at holde den sidste Udgave. Bekostningen er 50 Øre hvert andet Aar,

saa der burde ikke findes et eneste dansk Skib, der sejler i danske Farvande, uden at den ny Fyrliste var om Bord.

Kort og Bøger skal stadig holdes rettet, for at Navigatorerne ikke skal overse de Tilføjelser og Rettelser, der er foretaget efter Indkøbet. Det skal bemærkes, at danske Kort holdes til Dato til Salgsdagen, medens der for Bøgenes Vedkommende udkommer Tillæg som Regel hvert Nytaar. Tillægene udleveres gratis. Rettelserne foretages efter »Efterretninger for Søfarende«, der i Original eller Aftryk bør holdes i ethvert Skib. Kan selve Rettelsen ikke foretages, henvises i Kortet eller Bogen til Rettelsens Nr. og Aarstal i Efterretningerne.

Da Efterretningerne og Tillægene kun henviser til de nyeste danske Kort og Bøger, er det ogsaa af Hensyn til Foretagelse af Rettelser rigtigst at anvende nyeste Materiale.

Efterretningerne bør samles og opbevares, indtil man er sikker paa ikke mere at have Brug for dem.

a d 2. Alle civiliserede Lande opmaaler deres egne Farvande og udgiver Søkort og Farvandsbeskrivelser over disse. De Lande, der udvider deres Virksomhed til ogsaa at omfatte andre Landes Farvande, maa benytte disse Landes Materiale, hvorved Kortene og Farvandsbeskrivelserne bliver Kopier, men om disse gælder den almindelige Regel, at Originalen er bedre end Kopien, thi Omsætningen i anden Maalestok, i andet Sprog og undertiden i andet Længdemaal, bliver altid en Kilde til Fejl. Man bør af denne Grund benytte de Landes Publikationer, i hvis Farvande man sejler. Dersom andre Grunde saasom Anskaffelses- og Sprogvanskeligheder og lignende umuliggør dette, bør man benytte det Lands Publikationer, som man er mest fortrolig med. Altsaa brug danske Kort i danske Farvande. Ogsaa af nationale Grunde bør dette gøres. Det er ikke Smaasummer, Staten aarlig anvender paa Opmaaling samt Udgivelse af Søkort og Farvandsbeskrivelser. Opmaalingerne foretages med stor Omhyggelighed, og paa Søkort-Arkivet arbejdes der efter gammel Tradition paa at fremstille godt Arbejde i enhver Henseende, og jeg kan forsikre, at hvad der leveres er fuldt paa Højde med Udlandets bedste, hvilket jeg har Lejlighed til at erfare, da ethvert i Udlandet udarbejdet Søkort bliver tilstillet Søkort-Arkivet.

Mange vil maaske ved Læsningen af dette sige, hvorfor i Alverden fortæller han os denne selvfølgelig Ting, vi véd dog saa godt alle, at det er i vor egen Interesse at holde Søkort og Farvandsbeskrivelser i Orden, thi ellers risikerer vi jo det værste overfor Sørætter, Assuranceselskaber og ikke mindst overfor vor egen Samvittighed, hvis vi sætter Menneskeliv og værdifuldt Gods til, fordi vi har sparet paa en forholdsvis ringe Udgift og Ulejlighed med at holde disse Sager i Orden. Hertil vil jeg kun sige, at jeg fremkommer med dette, fordi saa meget tyder paa, at ikke alt i den Retning er, som det burde være. Mange Sørætsberetninger, Indberetninger fra Lodserier m. m. tyder paa det modsatte, og her paa Arkivet har vi ogsaa Erfaringer i den Retning, idet det næsten ikke er til at mærke, at Salget af Kort og Bøger gaar i Vejret efter Annulleringer og Nyudgaver.

En Ting endnu vil jeg gerne omtale. Det er overordentlig sjældent, at Søkort-Arkivet modtager Oplysninger fra danske farende Navigatorer, og dog er det ret utænkeligt, at Fejl eller Mangler ikke skulde findes ved Kort og Beskrivelser trods al anvendt Paapasselighed. Jeg vil derfor fremhæve, at Søkort-Arkivet med Glæde modtager begrundet Kritik af dets Arbejder samt Oplysninger af enhver Art vedrørende danske Søkort og Beskrivelser. Personlig Henvendelse kan ske Hverdagé Kl. 9—3, skriftlig under Adresse: Søkort-Arkivet, Toldbodvej, Kjøbenhavn.

C. Bloch.

Direktør for Søkort-Arkivet.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Forholdene uforandret og daarlige i det nu stærkt indskrænkede Omraade for Sejlads. Rusland udbyder nogle Oljekagelaster fra østlige Havne, men finder ikke Reflektanter af Frygt for Ishindringer. Tyskland er tomt for Kornlaster, og de enkelte Trælaster derfra lønner sig ikke. Danmark har sluttet og har endnu enkelte Kornlaster for mindre Sejlere til franske Havne, for hvilke der betales sejlbare Rater. Vestsverig og Østnorge er vedvarende yderst mat, og det er i det hele vanskeligt at komme til Forretning med de enkelte Noteringer, som fremkommer, og ikke saa faa Sejlere er oplagt af Mangel paa lønnende Beskæftigelse, ligesom flere vil blive oplagt i den nærmeste Tid. Returfragter Vest fra har i den forløbne Uge været tilfredsstillende for de mindre Sejlere til danske Havne og Østkyst af Hertugdømmerne, medens der er nogen Mangel paa Laster for de større Sejlere.

Angaaende de mindre Skibe er det atter Nordtyskland, der har vist nogen Interesse, skønt det kolde Vejr for en Del har vanskeliggjort Befragtningerne derfra; men paa den anden Side ogsaa bidraget til, at Raterne yderligere er steget; der blev saaledes bl. a. budt i forrige Uge for Rug fra Stolpmünde 6 Mk., Stralsund 5 Mk. og Greifswald 6 Mk., men nogen Risiko for Is for nogle af Pladsernes Vedkommende er der ogsaa. Sverig, Norge saavel som Danmark er ret stille, baade fra Provinserne og Kjøbenhavn. Der sluttedes Sukker Sakskjøbing/Kjøbenhavn 26 Øre og 24 Øre og fra Kjøbenhavn Soyakager til Ystad 15 Øre, Hvede til Vejle 14 Øre.

Fra Sø og Land.

Ruslands Folkemængde. Resultatet af den sidste Folketælling i det russiske Rige er fornylig blevet offeuliggjort. Hvor imponerende disse Tal end er, saa fremgaar deres sande Betydning først rigtig ved Sammenligning med tidligere Aars Folketællinger. Den første Tælling i det russiske Rige blev foretaget i Aaret 1724 under Peter den Store. Den viste en Befolkning paa 14 Millioner, under Katharina II var Befolkningen 19 Millioner, i 1782 noget over 28 Millioner, og Poul I besteg Tronen som Hersker over 36 Millioner Russere. I Løbet af det 19. Aarhundrede blev der foretaget mange og stedse nøjagtigere Tællinger. En Tælling i de første Aar af Aleksander II's Regering viste 74 Millioner, og ved Slutningen af Aarhundredet, i 1899, var man naaet til 127 Millioner. Befolkningens Tilvækst androg altsaa i det 19. Aarhundrede c. 90 Millioner. Efter den Tid har Rusland gennemgaaet skrækkelige Rystelse baade ind- og udadtil. Krige, Revolutioner og frygtelige Epidemier har raset som i ingen anden Stat paa Jorden. Alene Krigen med Japan har kostet c. en halv Million Mennesker Livet i deres bedste Aar. Alt dette har dog ikke formaact at standse Befolkningens Vækst. Den nuværende Tælling giver, i Følge »Rheinisch-Westfälischen Zeitung«, et Befolkningstal af 160 Millioner Mennesker. Det russiske Folk vokser altsaa gennemsnitlig med 2½ Million Mennesker om Aaret. Jordens største Rige er saaledes tillige et af de folkerigeste. Det tæller 77 Millioner Indvaanere flere end De Forenede Stater, 99 Millioner flere end Tyskland, 111 flere end Japan og 121 flere end Frankrig. Der synes dertil ikke at være Hindringer for en yderligere Vækst, da Rusland ikke savner opdyrkelig Jord. Hvad denne Kæmpebefolkningens Erhvervsliv angaar, saa er af hvert 1,000 Russere, de 771 Bønder, hvortil endnu kommer 23 Kosakker, 112 Byboere, Borgere, Købmænd og Haandværkere, 15 Adelige, 5 Præster af forskellige Konfessioner og sluttelig en lille Procentdel Udlændinge. Embedsstanden er meget talrig i Rusland, idet den udgør 4½ pCt. af Befolkningen.

Af hele Danmarks Areal er godt 8 pCt. Skov og Plantager eller indtaget til forstmæssig Beplantning. Paa Bornholm er en Sjettedel af Areal et skovbevokset, og næsten en lige saa stor Andel af Areal et indtager Skovene i Frederiksborg Amt. Forholdsvis skovrige er endvidere Præsto og Aarhus Amter, hvor en Ottendedel af Areal et Skov. De skovfattigste Egne er Hjørring og Thisted

Amter, hvor Skovene kun dækker godt en Tyvendel af Areal et. Af hele Landets c. 1,700 Sogne er kun 87 helt skovløse, men i mange af de øvrige udgør Skovarealet ganske vist kun nogle faa Tønder Land. I 1876 var i Danmark 37,000 Tdr. Land anvendt som Have, i 1888 var det 51,000 og i 1907 c. 70,000 Tdr. Land. Af hele Landets Areal udgør Havearealet nu omtrent 1 pCt.; paa Øerne 1,7 pCt., i Jylland 0,6 pCt. (Statistiske Efterretninger.)

Død af Tatovering. For kort Tid siden er en Soldat, der havde ladet sig tatovere paa den ene Arm, død i London. Soldaten døde af Tuberkulose, og Lægen erklærede, at der ved Tatoveringen var fremkaldt en tuberkuløs Svulst. Det menes, at »Kunstneren«, som tatoverede Soldaten, har anvendt samme Naal, som er bleven anvendt til Tatovering af en tuberkuløs Person, eller ogsaa, at »Kunstneren«, der af og til tog Naalen i Munden, selv var tuberkuløs. (»Berl. Tid.«)

Sømænds Lidelser i de arktiske Egne. En Skonnert fra Dundee bragte for ikke længe siden to Mand af Besætningen paa en hollandsk Skonnert, »Jantina Agatha«, der var forlist i Nordhavet, til Dundee. »Jantina Agatha« var afsejlet fra Dundee tretten Maanedere tidligere, og da der ikke senere blev hørt noget om den, blev et Skib udrustet og sendt ud for at søge efter den. To Mand af dens Besætning, som blev fundet hos Eskimoerne ved en Boplads i Cumberland-Bugten, beretter, at deres Skib blev overfaldet af en stærk Storm og slynget imod et Isbjerg. Forsøg paa at redde Skibet mislykkedes, hvorfor Besætningen maatte søge Redning i Baadene. I mange Dage drev den nu omkring, omtumlet af Søerne, og i en stadig Fare for at blive knust af Isbjerge. Omsider naaede man en Kyst og kom i Land, men dermed var Sømændenes Lidelser langt fra til Ende, da man maatte gennemleve en usædvanlig stræng arktisk Vinter sammen med Eskimoerne. De Indfødtes Kost, som i Reglen bestod af raat Sælhundekød, var deres eneste Forplejning, og selv det var ved at slippe op, da de blev fundet og reddet af det udsendte Skib. »Jantina Agatha«s øvrige Besætning ventes hjem med et skotsk Hvalfangerskib, skriver »Shipp. Gaz.«

Havarier og Forlis.

Rettelse. Under 22. November d. A. meddeltes her i Bladet, at Galease »Chr. Jensen« af Fakse, var strandet ved Hiddensee, og at Redningsstationen Barhöft havde reddet to Personer fra Skibet. Dettets Fører underretter os nu om, at den sidste Del af Meddelelsen beror paa en Fejltagelse, da der ved den omtalte Lejlighed ingen Fare har været paa Færde.

Amalienborg. Dpsk. af Kjøbenhavn, omkom den 1. ds. til Aarhus fra Grangemouth med Kullast efter en meget haard Rejse over Nordsoen. Reserveskruen slog sig under den voldsomme Slingren løs og forarsagede en Del Skade paa Dæk etc.

Confidence, Skonnertbrig af Thure, kom paa Rejsen til Nakskov paa Grund ved Hou. Skibet kom atter flot med Assistance fra Land og blev bragt til Ankers Vest for Hou Sand. Skibet er tætt, men har mistet Anker og Kæde. Bjerger-Akkord 500 Kr.

Tolv, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, grundstødte den 29. f. M. paa Halskov Rev, blev bragt flot af Svitzers »Helsingør«, efterat c. 3,000 Tønder Kul var kastet over Bord. »Tolv« blev indbragt til Korsør og blev undersøgt af Dykker, hvorefter Rejsen fortsattes til Bestemmelsesstedet, Nykjøbing F. Skibet er læk i Fortank.

Bodil, Dpsk. af Esbjerg, ankom til Esbjerg den 29. f. M. med Tab af Dækslast.

Helge, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Libau Havn været i Kollision med Dpsk. »Gullberg« af Göteborg, og »Gullberg« kolliderede derefter med det russiske Dpsk. »Osma«. »Helge« fik en Del Skade paa Skanseklædning og Dæk, ligeledes fik den en Plade trykket ind.

Alf, dansk Skonnert, er af den tyske Damper »Schlesien« indslæbt læk til Bremerhaven. »Alf« var paa Rejse fra Karlskrona til Fowey med en Ladning Kassetræ.

Wearmouth, Dpsk. af London, er den 3. ds. paa Rejsen fra Stettin til Sunderland i Ballast, grunstødt paa Middelgrunden. Flot ved egen Hjælp og fortsat Rejsen.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagtabakker i Blikdaaser eller Tinfolic. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlende.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovanteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen, Schu-
bert, afg. Riga 3./12. til Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank.
hertil 3./12. — Algarve, Borries, pass. Dartmouth 5./12. hertil.
— Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 4./12. — A. N. Han-
sen, Kruse, afg. Dunkerque 1./12. hertil. — Antwerpen, Mad-
sen, afg. Gibraltar 3./12. hertil. — Arkansas, Petersen, ank.
Hamburg 1./12. — Arno, Gjerløff, afg. Newcastle 26./11. til
Savona. — Aurora, Fischer, pass. Gibraltar 29./11. hertil. —
Baron Stjernblad, Therkildsen, afg. Riga 3./12. til Bordeaux.
— Beira, Lunge, ank. Tarragona 5./12. — C. F. Tietgen,
Thomsen, afg. New York 1./12. hertil. — Chr. Broberg, Mor-
tensen, ank. Swansea 4./12. — Christian IX, Holm, ank. Lon-
don 4./12. — Dagmar Bøgvad, ank. hertil 1./12. — Esbjerg,
Strufve, ank. hertil 28./11. — Florida, Andersen, ank. Buenos
Aires 19./11. — Frederik, Thomsen, ank. hertil 30./11. —
Garonne, Kromann, pass. Brunsbüttel 29./11. for Bordeaux. —
Georgios I, Sørensen, ank. Libau 1./12. — Høngest, Munk,
ank. hertil 5./12. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 29./11.
— Hjelm, Kylesbech, ank. Danzig 5./12. — J. C. Jacobsen,
Petersen, ank. hertil 26./11. — Jolante, Simonsen, ank. Pil-
lau 30./11. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 2./12. — Ken-
tucky, Andersen, afg. Kristiania 1./12. til Boston. — Kiew,
Jørgensen, afg. Havre 1./12. hertil. — Kursk, Gommesen, ank.
hertil 5./12. — Leopold II, Christensen, afg. Libau 3./12. til
Hull. — Loire, Craignou, afg. Rochelle 3./12. til Dunkerque. —
Louise, Larsen, ank. Antwerpen 2./12. — Louisiana, Ør-
sted, afg. Filadelfia 23./11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane,
ank. Antwerpen 29./11. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 1./12.
— Moskov, Jousen, ank. hertil 3./12. — Nicolai II, Jørgen-
sen, afg. Havre 28./11. til Tunis. — Nordjylland, Petersborg,
ank. hertil 4./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Riga 29./11. —
Omsk, Harder, ank. Hull 1./12. — Oscar II, Hempel, afg. New
York 24./11. hertil. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia
29./11. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 4./12. til London. —
Pregel, Iversen, afg. Antwerpen 4./12. hertil. — Saga, Wi-
berg, afg. London 4./12. hertil. — Skalholt, Lüders, afg. Ham-
burg 3./12. hertil. — Seine, Damp, afg. Stettin 2./12. til Riga.
— Texas, Clauson Kaas, ank. Svendborg 3./12. — Thyra,
Tramp, ank. Trondhjem 4./12. — Tiber, Bech, ank. Genua 28./11.
— Tyr, Thanning, ank. hertil 4./12. — United States, Göt-
sche, ank. hertil 23./11. — Viking, Meyer, afg. Stavanger 5./12.
hertil. — Hans Gude, ank. Swansea 5./12. — Karin, afg.
Manchester 3./12. til Liverpool. — Vadsø, ank. hertil 1./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juul-Hansen, afg. Pe-
nang 26./11. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, ank. Bang-
kok 25./11. — Pangan, Gabe, ank. Suez 22./11. — Chumpon,
Hansen Raun, ank. Antwerpen 30./11. — Bandon, Thomsen, afg.
Triest 2./12. til London. — Indien, Jensen, afg. Antwerpen 25./11.
til Port Said. — Tranquebar, van Deurs, ank. Port Said 24./11.
— Siam, Knudsen, afg. Sabang 2./12. til Hongkong. — Cathay,
Kruse, ank. Perim 30./11.

Vestindisk Afdeling. St. Croix, Kall, afg. Port-
land 29./11. til St. Thomas. — St. Jan, Ingemann, afg. Kjøben-
havn 5./12. til Nørre Sundby. — St. Thomas, Hansen, afg. St.
Thomas 28./11. til London.

Vesterhavet. Nexos, Basse, afg. Blyth 2./12. til Dahlsbruk. —
Ellen, Hansen, ank. Bandholm 2./12. — Fylla, Christensen, ank.
Valencia 3./12. — Gerda, Iversen, pass. l'Ouessant 2./12. for Bre-
men. — Hebe, Gregersen, pass. Hook of Holland 1./12. til Ali-
cante. — Inger, Schiff, pass. Gibraltar 30./11. for Glasgow. —
Johanne, Thøgersen, afg. Valencia 1./12. til Cartagena. —
Karla, Nielsen, ank. Bandholm 3./12. — Laura, Pedersen, ank.
Tarragona 2./12. — Cito, Jepsen, afg. Esbjerg 2./12. til Hartle-
pool. — Nerma, Mikkelsen, ank. Stralsund 2./12. — Alfa, Lau-
ritsen, afg. Åbo 3./12. til Råfsö. — Nora, Larsen, afg. Petersborg
29./11. til Aarhus.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shu-
koff, Brandt, afg. Riga 30./11. til Hamburg. — Johan Siem,
Nielsen, ank. Dunkerque 17./11. — Pawel Andrejoff, Tanne-
bek, ank. London 30./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. Kronstadt 26./11. til Papenburg. — Russ, Petersen, afg. Barry
12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg.
Riga 1./12. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen,
ank. Kiel 30./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, ank.
Nantes 19./11. — Generalkonsul Pallisen, Christensen,
ank. Skadowsk 19./11. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Bor-
deaux 2./12. til Barry. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Tagan-
rog 17./11. til Danmark. — Nawa, Dahl, afg. Barry 18./11. til
River Plate.

Svendsen & Christensen. H. Pontoppidan, Klitgaard, ank.
Rouen 27./11. — E. M. Dalgas, Møller, afg. Cardiff 2./12. —
Lars Kruse, Mathiesen, ank. Helsingør 30./11. — St. St.
Blicher, Christensen, ank. Hudiksvall 4./12. — Peter Wille-
moes, Kaspersen, afg. Barry 1./12. — G. Kock, Jørgensen, afg.
Bordeaux 4./12. — Hans Tausen, Klaborg, ank. West Hartle-
pool 29./11. — H. C. Andersen, Rasmussen, afg. Hernösand 2./12.

— Chr. Christensen, Rasmussen, afg. Windau 4./12. — N. G.
Petersen, Bloch, afg. Åbo 2./12. — Alfred Hage, Ellekilde,
ank. Kjøbenhavn 3./12. — T. M. Werner, Hansen-Holm, ank.
Blyth 3./12. — Ajax, Brorsen, ank. Åbo 28./11.

Torm. Sara, Jensen, ank. Kiel 1./12. — Helene, Søren-
sen, ank. Lübeck 30./11. — Sjølland, Dam, afg. Rotterdam 2./12.
— Agnete, Hansen, ank. Karrebæksminde 1./12. — Hermia,
Sonnichsen, Nykjøbing F. 1./12. — Alice, Schultz, afg. Tynen 3./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Kotka 27./11. — Freja, Niel-
sen, afg. Stevns 3./12. — Vera, Thing, afg. Ystad 2./12.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Ghent 1./12. — Erin-
dring, Nielsen, ank. Kjøge 2./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Honfleur 29./11. — Tysk-
land, Danstrup, afg. Aarhus 3./12. — Belgien, Nielsen, ank.
Ostende 28./11. — Frankrig, Friis, ank. Windau 28./11.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 26./11. — Kron-
prins Frederik, Andresen, afg. Swinemünde 3./12. — Eng-
land, Andersen, afg. Emden 3./12. — Holland, Poulsen, ank.
London 2./12. — Rusland, Madsen, ank. Reval 3./12.

Urania. Ekliptika, Hemmingsen, afg. Dunston 29./11.

Ørum & Wulff. Mary, ank. Kjøbenhavn 2./12.

Dania. Ely, Meinertz, afg. 29./11. fra Cartagena til Ham-
burg. — Nelly, Clausen, ank. 2./12. til Philippeville. — Fanny,
Eriksen, afg. Genua 1./12. til Valencia. — Lilly, Nielsen, ank.
Barcelona 29./11. — Alexy, Lorentzen, pass. Portland 30./11. for
Barcelona. — Dagny, Sørensen, ank. Livorno 3./12. — Mary,
Bang, ank. Stockholm 1./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Frederiks-
havn 1./12. til Hull. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Stettin
30./11. — Skinfaxe, Faber, afg. Rotterdam 3./12. til Kjøben-
havn. — Gulfaxe, Petersen, afg. Delfzyl 3./12. til Rotterdam. —
Rødfaxe, Vilandt, ank. Newcastle o. Tyne 27./11.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Lübeck 1./12. til Riga. —
London, Bom, afg. Rotterdam 3./12. til Blyth. — Paris, Tho-
lander, afg. Boness 3./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank.
Königsberg 27./11.

Mercur. Berlin, Krogh, afg. Riga 26./11. til Dunkerque. —
Wien, Boeck Hansen, afg. Tyne 2./12. til Kjøbenhavn. — Roma,
v. Thun, ank. Sunderland 2./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kings Town 3./12. —
Martha, Christensen, afg. Bona 30./11. — Elna, Rathje, afg.
Howden Dock 26./11. — Therese, Pedersen, afg. Licata 1./12. —
Simone, Møller, afg. Savona 2./12. — Jeanne, Therkildsen, afg.
Spezia 3./12. — Vera, Rissø, afg. Sfax 28./11. — Daisy, Lage-
sen, ank. Rouen 28./11. — Aline, Leth, afg. Tyne Dock 24./11.
— Kamma, Løffer, afg. Bona 22./11.

Sejlskibe.

Æro. Spica, Boye, ank. Kjøbenhavn 28./11. — Kiana,
Christensen, pass. Kjøbenhavn 28./11. p. R. t. Swansea. — Apollo,
Albertsen, ank. Pillau 30./11. — Norden, Rasmussen, ank.
Paimpool 29./11. p. R. t. Pontrieux. — Lauritz, Folmer, ank.
Aarhus 29./11. — Wemyss Castle, Bandholm, ank. Wemyss
29./11. — Hermod, Dreimann, ank. Orth Red 29./11. — Peter,
Olsen, ank. Kjøbenhavn 29./11. — Merkur, Christensen, ank.
Frederikshavn 29./11. — Pampa, Svendsen, ank. Udbyhøj 29./11.
— Marie, Boye, ank. Libau 30./11. — Herkules, Bager, ank.
Rørvig 30./11. — Mathilde, Hansen, ank. Renne 1./12. — Ma-
riane, Andersen, ank. Flensborg 2./12. — Kirstine, Rasmus-
sen, ank. Sakskjøbing 1./12. — Mester, Petersen, ank. Kjøge
2./12. — Neptun, Jensen, ank. Malmø 2./12. — Willi, Knud-
sen, ank. Nyborg 2./12. — Majus Bay, Friis, ank. Hals 2./12.
— Jørgen Olsen, Christensen, ank. Carril 1./12. — Adele,
Kock, ank. Odense 2./12. — Argo, Clausen, ank. Kappeln 2./12. —
H. H. Petersen, Christensen, ank. Flensborg 2./12. — Danne-
brog, Christensen, ank. Cuxhaven 2./12. — Karen, Albertsen,
ank. Stralsund 2./12. — Svip, Jensen, ank. Warnemünde 2./12. —
Bien, Petersen, ank. Lysekil 3./12. — Haabet, Rise, ank. Bar-
høft 3./12. — Christine, Rasmussen, ank. Travemünde 3./12.
— M. Hay, Petersen, er afg. fra Alicante til Neapel. — Han-
signe, Boye, ank. Bandholm 1./12. — Johanne, Østermann, ank.
Trapani 2./12. — Mary, Andersen, ank. Plymouth 3./12. — In-
golf, Olsen, ank. Masnedund 3./12. p. R. t. Stubbekjøbing. —
Eos, Christensen, ank. Nysted 3./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 6. December 1910. — Sø- og Handelsretsdomme.
— Fra en Finlandsrejse. — Søkort og Farvandsbeskrivelser m. m. —
Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibs-
efterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**

Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162

Alt Skibsarbejde udføres. Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering. Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken, anbefaler

d'Herrer Skibsførere sin

Skibsproviantering.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen). Skibsprovianteringsforretning Urtekram- & Farvehandel. Havnegade 37. Nakskov. Telf. 162

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt,
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg Tlfgr.: „Hansencor“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. Tlfgr.: „Hansencor“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning,
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi,
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängviken.
Postadress: Sprängviken.
dlemmar paa alla lastageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och ferm expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Københavns ny Sandkagebageri
G. F. Abrahamsons Eftf. A. S. Jensen
Dannebrogsgade 29. Telefon 2555.
anbefaler sig til d'Hr. Restauratører.
De bedste Varer her paa Plad en.

C. HANSEN,
GJØRTLER OG METALSTØBER
84 PILE STRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandar til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

Petersen-Faxe's
HERREKVIPIERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i

G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.



Sandballast
leveres til Sejl- og Dampskibe, indgivet med Dampkran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder have til Salg

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10-3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
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.

Danmarks Handelsflaade i 1909.

Fra Statens statistiske Bureau har vi modtaget den aarlige Oversigt over Landets Handelsflaade og Skibsfart.

Den samlede Handelsflaade (Skibe over 4 R.-T.)* under dansk Flag havde den 31. December 1909 følgende Størrelse (se Tab. I):

med 49, men deres Tonnage formindsket med 20,190 R.-T. (c. 15 pCt.), og den har været i uafbrudt Nedgang gennem Femaaret. Derimod har der for Dampflaaden fundet en betydelig Tilvækst Sted baade i Antal og Tonnage. Dampflaaden er nemlig forøget med 103 Skibe og

Tabel I.

Ved Slutningen af Aaret 1909:	Sejlskibe		Motorskibe		Dampskibe			Tilsammen	
	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Antal	Register-Tonnage	Hestekraft	Antal	Register-Tonnage
Det egentlige Danmark.	2,441	106,732	738	8,658	652	406,365	80,023	3,831	521,755
Færøerne.....	150	11,193	9	205	24	1,249	1,069	183	12,647
Island.....	162	7,798	168	1,199	42	2,388	1,774	372	11,885
Dansk Vestindien.....	51	751	1	70	1	8	8	53	829
Ialt...	2,804	126,474	916	10,132	719	410,010	82,874	4,439	546,616

Det egentlige Danmarks Handelsflaade, som her ene behandles, bestod saaledes ved Udgangen af 1909 af 3,831 Skibe med en samlet Register-Tonnage af 521,755 Tons.

Heraf var 2,441 Sejlskibe med 106,732 R.-T., 738 Motorskibe med 8,658 R.-T. og 652 Dampskibe med 406,365 R.-T.

Af Dampskibene var 579 Skrueskibe, 28 Hjulskibe og 45 Skruubaade; 537 af Skibene anvendtes til Fragt- og Passagerfart.

51 Sejlskibe var bygget af Staal eller Jern; disse Skibe havde en samlet Tonnage af 20,444 R.-T., altsaa henvend en Femtedel af den hele Sejlskibs-Tonnage. Endvidere var 8 Motorskibe med 472 R.-T. bygget af Staal. Ved Dampskibene er Staal og Jern Bygningssemnerne for saa godt som alle større Skibe i almindelig Fart; der fandtes nemlig kun 5 større Dampskibe af Træ (hovedsagelig Eg og Teak), og disse var alle bestemt til Fart i isopfyldt Farvand (Grønland). Derimod var omtrent en Snes smaa Dampere bygget af Træ, de fleste under 20 R.-T.

Af de i Tabel I optagne Skibe og Fartøjer var ved Udgangen af 1909 1,124 Sejl- og Motorfartøjer med 8,921 R.-T. og 14 Dampfartøjer med 916 R.-T. tillige registreret som Fiskerfartøjer. Endvidere findes 2 Regerings-Dampskibe med tilsammen 46 R.-T., der benyttes ved Fiskerikontrollen, 1 Dampskib med 8 R.-T. til Brug for »Dansk Biologisk Station«, 1 Dampskib med 75 R.-T. til Brug for »Kommissionen for Havundersøgelser« og 2 Dampskibe med 66 R.-T. som Redningsfartøjer paa Jyllands Vestkyst. Af Fartøjer, der ikke er regnet med til Handelsflaaden, fandtes der 14,001 Baade paa 4 R.-T. eller derunder samt 188 ikke selvbevægende Pramme og Lægtene med 9,634 R.-T. og 27 Dampuddybningsskibe med 974 R.-T.

I Løbet af Aaret 1909 er Sejlflaaden (heri indbefattet Motorskibe) aftaget baade i Antal og Tonnage, medens Dampflaaden er tiltaget saavel i Antal som i Tonnage. Sejlflaaden er aftaget med 8 Skibe med 851 R.-T. eller med c. 0,81 pCt.; Dampflaaden er forøget med 7 Skibe med 4,706 R.-T. eller med c. 1 pCt.

I Løbet af de sidste 5 Aar (31. December 1904—31. December 1909) er vel Sejlskibenes Antal blevet forøget

med 88,833 R.-T. (c. 28 pCt.). Af denne Forøgelse faldt næsten 71,000 R.-T. alene paa 1906—07, hvilke to Aar, som bekendt, udmærker sig ved et ganske usædvanligt Opsving i Produktion og Vareomsætning og derfor ogsaa i Skibsfarten. I det paafølgende Nedgangsjaar 1908 viser Dampskibstonnagen endog en lille Tilbagegang (paa 300 R.-T.); kun to Gange tidligere i Dampskibsflaadens Tid har der været Nedgang i dens Tonnage, nemlig i 1900 og i Midten af 1880'erne, begge Gange i Forbindelse med stærkt udtalte økonomiske Nedgangsperioder. I 1909 var der, som allerede nævnt, paany nogen Opgang, og Damp- og Sejlflaaden under ét var ved Udgangen af 1909 ganske vist 1,500 R.-T. mindre end i 1907, men i øvrigt større end i noget tidligere Aar. — Ved Femaarets Begyndelse omfattede Dampflaaden 70 pCt. og Sejlflaaden 30 pCt. af den samlede Tonnage; ved dets Slutning var Dampskibenes Andel steget til 78 pCt. og Sejlskibenes altsaa gaaet ned til 22 pCt af den samlede Tonnage.

En Oversigt over Udviklingen af vor Handelsflaade siden 1870 viser, at ved Begyndelsen af dette Tidsrum var Dampskibs-Tonnagen ret ubetydelig, idet den kun omfattede 10,453 R.-T.; den voksede med c. 35,000 R.-T. i det første, med c. 50,000 R.-T. i det andet Tiaar, og Forøgelsen tog henimod Midten af 1890erne endnu stærkere Fart, saaledes at Dampskibs-Tonnagen endog i Løbet af 5 Aar (31. December 1894—31. December 1899) omtrent fordobledes (fra c. 129,000 til 255,000 R.-T.). Antallet af Dampskibe er ikke steget i samme Grad som Tonnagen, idet de nyanskaffede Skibes Gennemsnits-Tonnage stadig er blevet større. Særlig var dette Tilfældet i Aarene 1902 og 1903, hvor der bl. a. anskaffedes 3 Dampskibe paa over 6,000 R.-T.; men i øvrigt er der ogsaa senere anskaffet et betydeligt Antal store Dampskibe, hvilket viser sig ved, at Tonnagen siden 1903 er steget med over 115,000 R.-T. Jævnside med Stigningen i Skibenes Gennemsnitsstørrelse er der fulgt en Nedgang i den gennemsnitlige Maskinkraft pr. Ton, idet denne i 1909 var 0,19 Hestes Kraft pr. Ton, medens den i Begyndelsen af 1870erne var omtrent dobbelt saa stor.

Sejlskibs-Tonnagen er i det nævnte Tidsrum gaaet tilbage fra 168,193 R.-T. i 1870 til 115,390 R.-T. i 1909. Den mellemliggende Tid har dog kun i de sidste godt 15 Aar været en afgjort Nedgangsperiode; før den Tid har Fremgang og Tilbagegang vekslet med hinanden. Følgende Tal viser Forholdene i de Aar, hvor denne Skiften har fundet Sted.

*) Ved Betegnelsen R.-T. eller Register-Tonnage forstaas overalt: „Netto Register-Tonnage“ efter British Rule.

Sejlskibe.	Antal.	Tonnage.	Gennemsnitsstørrelse.
		R.-T.	
31. Marts	1870...2,719.....	168,193.....	62
31. Decbr.	1876...2,966.....	210,703.....	71
— —	1888...2,889.....	166,887.....	58
— —	1893...3,116.....	194,656.....	62
— —	1909...3,179.....	115,390.....	36

Sejlfraadens Tonnage var altsaa størst i 1876, hvorefter der fulgte en tolvaaarig Periode med uafbrudt Nedgang, i Gennemsnit 3,650 R.-T. aarlig. Derefter finder der igen Opgang Sted; men i 1894 begynder en ny Nedgangsperiode, hvori Tilbagegangen har været ret jævn og virket betydelig stærkere end i den foregaaende Nedgangsperiode, idet den i aarligt Gennemsnit har udgjort c. 5,000 R.-T. Antallet af Sejlskibe er større nu end i Begyndelsen af 1870erne trods Nedgangen i Tonnage; i Overensstemmelse hermed er Skibenes Gennemsnitsstørrelse fra 1870 til 1909 formindsket med over to Femtedele.

Tilgangen og Afgangen i Handelsflaaden i 1909 stiller sig saaledes: (se Tab. II.)

Tabel II.

	Tilgang						Afgang							
	Ved Nybygning her i Landet		Ved Køb fra Udlandet		Ialt		Ved Forlis		Ved Salg til Udlandet		Ved Ophugning		Ialt	
	Antal Skibe	Register Tonnage	Antal Skibe	Register Tonnage	Antal Skibe	Register Tonnage	Antal skibe	Register Tonnage	Antal Skibe	Register Tonnage	Antal Skibe	Register Tonnage	Antal Skibe	Register Tonnage
1909														
Sejl- og Motorskibe....	46	1,114	22	1,201	68	2,315	26	1,049	33	3,421	27	374	86	4,844
Dampskibe..	8	2,622	16	11,128	24	13,750	2	751	14	8,890	2	59	18	9,700
Tilsammen	54	3,736	38	12,329	92	16,065	28	1,800	47	12,311	29	433	104	14,544

Tilgangen i 1909 til den danske Sejlskibsflaade udgjorde 68 Skibe med 2,315 R.-T., hvoraf 46 (1,114 R.-T.) var nybygget her i Landet, og 22 (1,201 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet. Tilgangen af Sejlskibs-Tonnage her fra Landet, der, efter en jævn Nedgangsperiode, steg stærkt i 1907 (til 5,037 R.-T.), er i de to sidste Aar atter gaaet ned og er i 1909 kun lidt over en Femtedel af Tilgangen i 1907. Tilgangen fra Udlandet, der ellers er mere variabel og skiftende fra Aar til Aar, var i 1907 1,957 R.-T., gik i 1908 ned til 1,072 R.-T. og steg endelig i 1909 til 1,201 R.-T. Alle de her i Landet i 1909 nybyggede Sejlskibe var paa et Staalskib nær af Træ; heraf var Staalskibet og 33 Træskibe forsynet med Motor. Af den samlede Tilvækst til Sejlskibsflaaden kan 33 (med 240 R.-T.) henregnes til Fartøjer bestemt til Fiskeridrift, heraf var 29 (med 186 R.-T.) nybygget her i Landet, Resten 4 (med 54 R.-T.) indført fra Udlandet.

Tilgangen af Dampskibe i 1909 omfattede 24 Skibe med 13,750 R.-T., hvoraf 8 (med 2,622 R.-T.) var nybygget her og 16 (med 11,128 R.-T.) tilkøbt fra Udlandet. Medens i 1908 i Modsætning til tidligere Aar danske Skibsværfter havde leveret den største Del af den anskaffede Tonnage baade for Dampskibene og for Sejlskibene — men hele den anskaffede Tonnage var rigtignok kun meget ringe —, er i 1909 atter det tidligere Forhold indtraadt, hvorefter den overvejende Del af den anskaffede Tonnage er indkøbt fra Udlandet, samtidig med at denne Tonnage er næsten fire Gange større end i 1908.

Den samlede Afgang i 1909 fra Handelsflaaden omfattede ialt 104 Skibe med 14,544 R.-T., hvoraf 1,800 R.-T. gik bort ved Forlis, medens 12,311 solgtes til Udlandet og 433 (hvoraf 2 Dampskibe med 59 R.-T.) blev ophugget. Afgangen i 1909, der var en Fjerdedel

mindre end i 1908 og kun lidt mere end Halvdelen af Afgangen i 1907, var størst for Dampskibene, særlig ved Salg til Udlandet (8,890 R.-T.). Mellem Forlisene kan særlig nævnes de 2 Dampskibe »Lolland«, hvorved 17 Menneskeliv gik tabt, og »Valdemar« (tilsammen 751 R.-T.), samt Skonnert »Louise« og Motorfartøjerne »Absalon« og »Fear not«, hvorved ialt 9 Menneskeliv gik tabt. I Gennemsnit af det sidste Femaar er aarlig forlist c. 1 pCt. af Dampskibs-Tonnagen, men c. 2 pCt. af Sejlskibs-Tonnagen.

Af Oversigten over Værdierne for Tilgangen og Afgangen af Skibe fremgaar det, at det samlede Beløb, der medgik til Anskaffelsen af danske Handelsskibe i 1909 (c. 6,60 Millioner Kr.), er c. 1,75 Millioner Kr. større end det foregaaende Aar, men dog kun knapt en Tredjedel af det tilsvarende Beløb i 1907 (c. 21,38 Millioner Kr.). Betragter man tillige Beløbet for Skibe solgt til Udlandet og tabt ved Forlis finder man, at den samlede Værditilgang ved Nybygninger og ved Køb ÷ Salg til Udlandet og Forlis udgør c. 3,88 Millioner Kr. i 1909, idet Afgangen har udgjort c. 2,72 Millioner Kr., hvoraf Salget var c. 2,44 Mill. Kr. I 1907

udgjorde den samlede Værditilgang c. 12,55 Mill. Kr., idet Anskaffelsen androg c. 21,38 Mill. Kr., medens Afgangen ved Salg og Forlis var c. 8,83, hvoraf Salget beløb sig til c. 7,21 Mill. Kr.

(Sluttet.)

Kjøbenhavn, den 9. December 1910.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Landstingets Udvalg har med P. G. C. Jensen som Formand og Ordfører den 7. ds. afgivet Betænkning over Lovforslaget om Forandringer i Reglerne om Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. Udvalget tiltræder i det hele Lovforslaget, idet det dog gør en redaktionel Bemærkning. I Henhold til et ved 1. Behandling fremsat Ønske stilles Ændringsforslag, hvorefter der til § 2 føjes følgende ny Stykke:

»Til at deltage i Behandlingen af borgerlige Sager, der falder ind under § 12, Nr. 1 og § 13 Nr. 5 i Lov af 19. Februar 1861 og angaar Forholdet imellem Skibsførere og Mandskab eller Handelsbetjentes og Læringes Tjenesteforhold til deres Principaler, eller Straffesager efter nævnte Lovs § 17, anlagt mod Mandskabet, vælges et ved kongelig Anordning fastsat Antal Medlemmer.

Disse Medlemmer vælges af den i Lov af 19. Februar 1861 § 3 nævnte Valgforsamling blandt Mænd, der foruden at fyldestgøre de i Lovens § 4, 2. og 4. Punktum, fastsatte Betingelser hører til Skibes Mandskab eller til det underordnede Handelspersonale.

Af disse Medlemmer tiltræder der ét, naar Retsformanden eller en af Parterne i ovennævnte Sager forlanger det.«

Sø- og Handelsretten. Den 6. ds. foretoges Valg af Medlemmer til Sø- og Handelsretten. Valgte blev, som handelskyndige Medlemmer Grossererne P. Madsen, H. S. Dessau, J. L. A. Tang, C. C. H. Lillien-schiold, M. E. S. Simonsen og S. O. Bay.

Disse valgtes for fem Aar. medens Grosserer E. S. Henius valgtes for to Aar i Stedet for Grosserer J. B. A. Salomon, der ønskede at fratræde 1ste Januar.

Som søkyndige Medlemmer valgtes Kommandør C. G. Middelboe og fhv. Skibsfører Anders Rasmussen.

Japans Skibsfart. Ved Slutningen af 1909 førte 2.360 Dampere med 1.198.098 Tons det japanske Flag. Tallene viser overfor Aaret før en Fremgang af 56 Skibe med 37.658 Tons, fortæller »Das Schiff«. De registrerede Sejlskibe udgjorde 5.880 med 403.203 Tons. Ogsaa for deres Vedkommende kan der noteres en Fremgang af 501 Skibe med 18.722 Tons. Det samlede Beløb, der blev betalt af japanske Dampskibsselskaber i Dividender og Præference-Dividender, beløb sig til 5.002.775 Yen. Tallet er dog noget vildledende, naar der bliver Tale om de af de enkelte Rederier opnaaede Resultater, thi Nippon Yusen Kaisha har alene for sit Vedkommende betalt næsten Halvdelen af dette Beløb, nemlig 2.318.930 Yen. Mange andre Dampskibsselskaber betalte ingen Dividende. En Fortegnelse over 22 Rederier viser, at kun ti af disse har kunnet udrede en Dividende, medens de resterende tolv intet har betalt. Ved en Undersøgelse af Toyo Kisen Kaisha's finansielle Resultater (et af de fire Rederier, som hovedsagelig støttes af Regeringen) faar man atter bekræftet, at Statssubvention er et hæmmende Moment for et Rederi. Det paagældende Selskabs Tab var i 1908 249.691 Yen og i 1909 809.708 Yen, saa at det ny Aar, efter at der er bogført en Reserve paa 5.871 Yen, er begyndt med en Gældssaldo paa 1.065.270 Yen.

Fra Fyrdirektøren, Hr. Kapt. H. V. Ravn, har vi modtaget følgende:

Danske Fyrskibe. I Deres ærede Blad Nr. 93 af 2. ds. har Bestyreren af Svendborg Sømandshøiskole paabegyndt Meddelelsen af nogle Rejseindtryk fra en Rejse til Finland, hvori han blandt andet i høje Toner roser de svenske Fyrskibe paa andre Fyrskibes Bekostning.

I denne Anledning skal jeg anmode den højtærede Redaktion om at oplage følgende lille Bemærkning:

Jeg er fuldstændig enig med Hr. Højskoleforstanderen i, at flere af de svenske Fyrskibe, der indtil for kort Tid siden var en Del forældede, i meget væsentlig Grad er bleven forbedrede, men at de derved er bleven saa meget bedre end vore og andre Landes Fyrskibe, er ikke Tilfældet. Et Fyrskibs Nytte for Brugerne kan nemlig ikke maales efter Fyrskibets Størrelse og Udseende, men efter Fyrets Lysstyrke og Taagesignalet's Kraft, og heri staar vore Fyrskibe i ingen Maade tilbage for de svenske.

At Fyrskibe har eget Fremdrivningsmiddel er i Farvande som vore absolut ikke til Fordel for de Søfarende, idet saadanne Fyrskibe af Hensyn til deres ringe Maskinkraft i Forhold til Skibets Størrelse under Isforhold maa forlade Fyrskibsstationen tidligere end Fyrskibe, der inddrages af kraftige Slæbedampere.

Med Tak for Oplagelsen er jeg

Deres ærbødige

H. V. Ravn.

Meddelelser fra Udenrigsministeriet:

Karantæneforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1) Skibe, der har forladt Smyrna efter den 6. f. M. (gl. Stil), paalægges effektiv Karantæne i fire Dage. Overfarten deri iberegnet, med Desinfektion;

2) Skibe, kommende fra det Azovske Hav, Kertek deri iberegnet, tilstedes fri Adgang efter Lægeundersøgelse, uden Desinfektion;

3) Skibe, der har forladt Yarna efter den 6. f. M. paalægges streng personlig Lægeundersøgelse;

4) Skibe, der har forladt Samsoun efter den 7. f. M., paalægges effektiv Karantæne i fem Dage, Overfarten deri iberegnet, med Desinfektion.

Damperen »Orrik«s Kollisioner. Hamburg. 6. December. (Ritz. Bur.) Den herværende Søren har i Dag afsagt følgende Kendelse i Sagen angaaende den danske Damper »Orrik«s Kollisioner: Den 27. November kolliderede dansk Damper »Orrik« med norsk Damper »Ada«, der laa for Anker ved Neumühlen, og blev derved saa beskadiget, at den maatte vende tilbage til Hamburg. Paa Tilbagevejen kolliderede »Orrik« med Damperen »Montauk« og blev derved saa stærkt beskadiget, at den efter nogen Tids Forløb sank. Den første Kollision skyldes den herskende Taage, uden at der kan tillægges nogen af de to Dampere Skyld deri. Den anden Kollision skyldes »Orrik«s Kaptajn Andersen og Lods Grønhoff, fordi de forsøgte med fuld Kraft og Styrbordsror at gaa tværs for Boven af »Montauk«, i Stedet for at indtage en afventende Holdning. Kaptajnen paa »Montauk« har ingen Skyld i Kollisionen.

Den svenske Amerika-Linie opgivet. Stockholm. 6. December. Fra Göteborg erfarer »Svenska Dagbladet«, at den paatænkte Startning fra 1ste Januar af en regelmæssig svensk Amerika-Rute, der skulde besøge Stvgods- og Malmtrafiken, er strandet, i hvert Fald hvad Stvgodsfarten angaar. Der kan ikke være Tale om at aabne Ruten før tidligst om 1½ Aar. Ved de Forholdsregler, som de gamle Selskaber traf, viste det sig nemlig snart, at det ikke kunde betale sig for den paatænkte Linie at anløbe Østersøhavnene, og det viste sig tilmed umuligt at faa nogen Anlægsplads, i New York. Den paatænkte Linies Delegerede er sammenkaldt til et Møde, der afholdtes omkring den 6. ds.

Ismelding fra Meteorologisk Institut Nautisk Afdeling, den 7. December.

Danske Farvande.

(Sidste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Løgstør. (5) I Øst og Vest: Spredt Drivis, vanskelig for Sejlskibe. Løgstør Havn: Isfri.

Kolding. (4) Havnen: Is. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Odense. (3) Havnene og en Del af Kanalen: Tynd Fastis, vanskelig for Seilskibe.

Svenske Farvande.

Bremö. Is i Klingerfjorden og Alnösunds inderste Del, Skibsfarten lukket.

Gefle. Løbene til Gefle: Isfri. Skibsfarten uhindret. Strömsta d. Idefjorden: Tynd Fastis. Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Memel. Isfri.

Pillau. Søen: Isfri. Havnen: Løs Sjø- og Kvadderis. Reviret: Svær Fastis og Pakis. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Neufahrwasser. Weichsel: Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Swinemünde. Søen: Løs Sjø- og Kvadderis. Strømmen: Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Inderhavnen: Sammenpakket Sjø- og Kvadderis. Reviret: Spredt Drivis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Konsulatvæsenet. Under 9. August er Hr. Germano Boettcher i Rio de Janeiro udnævnt til ulønnet Konsul sammesteds med personlig Titel af Generalkonsul.

Det danske Konsulat i Königsberg i Preussen telegraferer 5. December Kl. c. 11 Fm. til Kjøbenhavns Børs:

Sejlskibsfarten over Haffet lukket. Gennem Kanalen kun mulig med Slæbebaad og beslaet.

Skoleskibet »Viking« ventes at afsejle omkring den 12. ds. fra Hull til Kristiania for dér at indtage en Ladning Stykgods til Buenos Aires. De to yngste Hold Elever afrejste Torsdag den 8. ds. fra Hull over Esbjerg til deres Hjem. Ældste Hold Elever gaar med Skibet til Kristiania og bliver afmønstret dér.

Sammenslutning af norske Rederier. I Følge »Das Schiff« har Skibsfartsselskaberne Hauk, Falk, Ravn og Akershus forenet sig til ét Selskab under Navn af Aktieselskabet Oslo.

Fragtmarkedet.

Kort efter at vor forrige Beretning var gaaet i Trykken, flovede Sortehavet etc. noget af, men denne Flovhed varede kun kort, og disse Markeder ligger nu igen meget fast ved delvis endnu lidt højere Rater, end der betales for en Uge siden. For store Baade opnaaedes saaledes 9/3 Dødvægt til London, Hull eller Rotterdam, 9/9 Hamburg, for Kornlast, medens Sulina sluttede til 9/ L. H. A. R. 9/6 Hamburg, Annullering 31. December. Mindre Baade sluttedes til 9/3 N. C. fra Nikolajeff, 10/9 fra Sulina, 6 d. ekstra Hamburg. Samtidig har Kulfragterne ikke alene holdt sig, men er delvis ogsaa steget yderligere. Fra Cardiff blev der f. Eks. sidst sluttet til Frcs. 8 Algier, 9 $\frac{1}{4}$ Marseille, 8/ Genua, 8/7 $\frac{1}{2}$ Venedig, 7/ Smyrna. Dette er glædelige Beviser paa Markedets solide Grundlag. Østen er fast, og Tonnage er vanskelig at faa til de sidst betalte Rater. Disse er bl. a. 23/9 for Ris Rangoon/London (Februar), 24/6 Saigon/Frankrig, 16/6 Kurrachee/U. K. eller Kontinentet, én Lossehavn, 17/3 to, December—Januar. Australien vil antagelig betale 26/ til Evropa for Hvede. Nordamerika viser ikke nogen særlig Aktivitet, men da Tonnage ikke er rigelig, er Raterne vel opretholdt. For Korn fra Baltimore blev betalt 2/4 $\frac{1}{2}$ til Kontinentet pr. Januar og for Bomuld fra Wilmington

25/ à 25/6 Liverpool, 26/3 à 26/9 Bremen. En Del Tømmerfragter sluttedes fra Golfen til gode Rater, f. Eks. 82/6 til hollandsk eller belgisk Havn og en Østkysthavn, 112/6 Buenos Aires, 115/ Rosario eller Bahia Blanca. Det hjemgaaende La Plata Marked er fast, og der betales fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet 12/6 à 13/1 $\frac{1}{2}$ pr. December, 13/6 pr. Januar, 6 d. Reduktion direkte Havn.

Som det vil ses af foranstaaende, maa altsaa alle de ledende Markeder karakteriseres som liggende ganske godt, naar Aarstiden tages i Betragtning, og det skulde slet ikke undre os, om vi ser Markederne fæstne sig yderligere efter Nytaar. I vore hjemlige Farvande er Forandringerne siden sidst ganske minimale. For Korn fra Libau, Riga eller Windau betales 9 $\frac{1}{2}$ à 9 $\frac{3}{4}$ d. Havrebasis til London eller Rotterdam, 10 $\frac{1}{2}$ d. Antwerpen, 1/1 $\frac{1}{2}$ à 1/3 Rouen. I sidstnævnte Havn, som forøvrigt i næsten alle franske Havne, er Ekspeditionerne for Tiden meget slette, da Havnene er overfyldt med Skibe, og Varerne ikke kan skaffes bort. Kulfragterne til Østersøen er paa Basis af 4/ à 4/1 $\frac{1}{2}$ fra Tynen eller Blyth til Königsberg eller Lübeck, 3/10 $\frac{1}{2}$ à 4/ Swinemünde. Fra Hull betales 3/9 à 3/10 $\frac{1}{2}$ Riga, 4/6 Gefle.

Fra Sø og Land.

Forbruget af Kul i Danmark udgjorde gennemsnitlig i Aaret 1909 1,121 Kg. pr. Indbygger mod 1,026 Kg. i 1907—08, 915 Kg. i 1904—06 og 836 Kg. i 1901—03.

(Statistiske Efterretninger.)

Havarier og Forlis.

Cimbria, Dpsk. af Mariager, kom d. 5. ds. paa Grund paa Naveren ved Grenaa og løb fuld af Vand; Mandskabet er reddet.

Gretche, Skonnert af Svendborg, paa Rejse fra Antwerpen med en Ladning Foderkager, er i læk Tilstand ankommet hertil d. 4. ds. efter en meget haard Rejse. Skibet blev bragt ind i Frihavnen for at losse.

Fritz Emil, Skonnert af Thure, paa Rejse fra Hernösand til London med Staver, er sprunget læk i Søen og indkommet her paa Reden d. 5. ds.; maa reparere, før Rejsen kan fortsættes.

Frederik, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 5. ds. for Udgaende herfra i Kollision med en Lægter af Hamburg. Damperen fortsatte Rejsen; Lægteren, som havde Stykgods-Ladning inde og skulde videre til Memel, maa reparere her.

Magnus, Dpsk. af Kjøbenhavn, har kort efter Afsejlingen fra Riga haft en mindre Brand om Bord og returnerede til Riga; efter at Ilden var slukket, fortsatte Skibet Rejsen til sit Bestemmelsessted Dunkerque med sin Ladning, Hør og Linsæd.

Helge, 3/mastet Skonnert af Troense, er d. 5. ds. paa Rejsen fra Finland til Frankrig med en Ladning Træ indkommet hertil i læk Tilstand; maa reparere.

Alex. O. Nelson, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 2. ds. paa Rejsen fra Antwerpen til Neufahrwasser paa Grund ved Vlissingen; men kom senere flot uden Assistance.

Napoli, Dpsk. af Esbjerg, er d. 7. ds. paa Rejsen fra England til Norrköping løbet paa Grund i Taage ved Arkø; Storrømmet er vandfyldt. Skibet har Assistance. Besætningen er taget i Land.

En Skonnert er d. 5. ds. strandet paa Ljushagen. Besætningen er reddet i Land. Skibet var paa Rejse fra Marstal til Kiel.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa $\frac{1}{2}$ Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faa gennem alle Skilshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

Lys fra N. 41° 0' til N. 47° 0', grønt Lys fra N. 47° 0' til N. 74° 0'. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn. 48° 2' 20" N. Br. 4° 51' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1043. Kjøbenhavn 1910).

2711. Tønder inddraget. Plateau des Birvideaux. Belle Ile. Arbejderne paa Plateau des Birvideaux er indstillet for Vinteren og den midlertidige Afmærkning inddraget. 47° 29' 7" N. Br. 3° 17' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1144. Kjøbenhavn 1910).

2712. Fyr flyttet. Macau. Gironde. Det hvide, faste Fyr paa S.-Enden af Diget ved Macau staar nu paa 45° 0' 24" N. Br. 0° 35' 4" Ø. Lgd., paa samme Dige, c. 50 m fra dets tidligere Plads. I øvrigt uforandret.

2713. Mindre Dybde. Deer Island Thorofare. East Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. En Klippe med 2,4 m Vand er fundet 274 m S. 79° Ø. fra den Ø.-ligste Punt af Grog Island, tæt ved 3,0 m Klippen. Grog Island Ø.-Punt: 44° 9' 7" N. Br. 68° 37' 3" V. Lgd. Roebuck Ledge har nu 0,4 m Vand ved Middellavvande. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2447. Kjøbenhavn 1907).

2714. Taagesignal oprettet. Fort Point Fyr. Trinity Harbor. Trinity Bay. Newfoundland Ø.-Kyst. Ved Fort Point Fyr gives nu Taagesignal med Diaphon saalænge Skifsarten varer, To-Stød hver 110 Sek., Stød 3 Sek., Pause 10 Sek., Stød 3 Sek., Pause 94 Sek. 48° 22' N. Br. 53° 21' V. Lgd.

2715. Grunde fundet. Isle au Haut Bay. East Penobscot Bay. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika. I Isle au Haut Bay er fundet følgende Grunde: En 10 m Grund, 120 m i N.—S., N.-Enden af Grunden 2,5 Sm N. 13 1/4° Ø. fra Saddle-back Ledge Fyr. 44° 3' 18" N. Br. 68° 42' 50" V. Lgd. En 9,4 m Grund, 180 m i NNØ.—SSV., S.-Enden af Grunden 2,5 Sm N. 19° Ø. fra samme Fyr. 44° 3' 34" N. Br. 68° 42' 19" V. Lgd. En 7 m Grund, 2,5 Sm N. 27° Ø. fra samme Fyr. 44° 3' 6" N. Br. 68° 42' 3" V. Lgd. 8,2 à 9,4 m Vand findes i Nærheden af denne Grund. En Klippe med 6,4 m Vand, 0,4 Sm N. 41 3/4° Ø. fra Little Triangle Ledge. 44° 3' 40" N. Br. 68° 45' 45" V. Lgd. En 7,0 m Klippe, 1,3 Sm S. 66° V. fra Isle au Haut Fyr. 44° 3' 21" N. Br. 68° 40' 45" V. Lgd. Mindste Dybde paa Meeting House Ground er 5,4 m, findes omtrent paa Midten af Grunden, 1,7 Sm S. 79 1/2° V. fra Isle au Haut Fyr, Grunden har en Udstrækning af c. 275 m med under 9,4 m Vand. 5,4 m Stedet: 44° 3' 35" N. Br. 68° 41' 21" V. Lgd. En isoleret Klippe findes 380 m N. 57° Ø. fra 5,4 m Stedet. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2266. Kjøbenhavn 1910).

2716. Grunde fundet. Eggenoggin Reach. Maine. I Eggenoggin Reach er følgende Grunde fundet: En 4,2 m Klippe 0,2 Sm N. 36° Ø. fra SØ-Pynten af White Island. 44° 12' 57" N. Br. 68° 33' 30" V. Lgd. En 6,3 m Grund 2,5 Kbl N. 67 1/2° Ø. fra Conary Island Ø.-Ende. 44° 18' 51" N. Br. 68° 34' 17" V. Lgd.

2717. Tønder inddraget. Broad Sound Channel. Boston Harbor. Massachusetts. I Broad Sound Channel er følgende Tønder permanent inddraget: Broad Sound Channel Spidsstønde 4 og 8 samt Stumpstønde 5. Boston Fyr: 42° 19' 41" N. Br. 70° 53' 26" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2384. Kjøbenhavn 1910).

2718. Klokketønde ombyttet med Lystønde. Castle Rock. Boston Harbor. Massachusetts. I Boston Harbor er Castle Rock Klokketønde 9 A ombyttet med en Lystønde, Castle Rock Nr. 9 A, der viser hvidt Lys med En-Formarkelser hver 20 Sek., Lys 10 Sek., Mørke 10 Sek. 42° 20' 8" N. Br. 71° 0' 15" V. Lgd.

2719. Vrag borttaget. Plymouth Harbor. Cape Cod Bay. Massachusetts. Vraget af Lægteren »City of Montreal«, der laa sunket i Indløbet til Plymouth Harbor, er borttaget. Plymouth Harbor: 41° 59' 3" N. Br. 70° 39' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 449. Kjøbenhavn 1910).

2720. Vrag afmærket. Edgartown Harbor. Nantucket Sound. Massachusetts. Vraget af Yachten »Sentac« er sunket i 7 m Vand i Edgartown Harbor, S. 55° V. fra Edgartown Fyr og N. 26° V. fra Snows Point Yderkant. En vandret stribe Spiritønde er nlagt paa Midten af Vraget, over hvilket der er 2,4 m Vand. Edgartown Fyr: 41° 23' 27" N. Br. 70° 30' 13" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2682. Vrag. »Graatlyb« Fyrskib S. Nordsøen. Et Skib er sunket 5 1/2 Sm S. 13° V. fra »Graatlyb« Fyrskib. To Master er c. 2 m over Vandet. Vraget er afmærket med en Vragtønde, der ligger c. 200 m VNV. for Vraget og en Vraglystønde, der ligger c. 150 m SØ for Vraget, og ikke som i (i Bekendtgørelse for Søfarende af 1ste December i Bladene averteret. 55° 16' 5" N. L. 8° 5' 1" Ø. Lgd.

2683. Bestemmelser for Gennemsejling. Hadsund Jernbanebro. Mørringefjord. Kattegat. Ministeriet for offentlige Arbejder har udstedt følgende Bestemmelser for Gennemsejlingen af Hadsund Jernbanebro over Mørringefjord: »Bthvert Fartøj, der skal passere Broen, skal nærme sig denne med en efter dets Størrelse passende mindsket Fart. Ved Passage gennem Broen skal Skibene benytte det til højre for dem liggende Løb.« Hadsund Jernbanebro: 56° 48' N. Br. 10° 7' Ø. Lgd. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 165).

2684. Vrags Afmærkning. Gjerrild Fyr N. Kattegat. Prammen, der laa sunket ved Vraget af Muddermaskinen, c. 4,5 Sm N. 4° V. fra Gjerrild Fyr, er optaget og Vagten med et grønt Flag er inddraget. Vagten med 2 grønne Flag ved Vraget af Muddermaskinen er inddraget, dette Vrag er nu kun afmærket med Vraglystønden, der er nlagt c. 50 m S. for Vraget. 56° 36' 5" N. Br. 10° 49' 5" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2070. Kjøbenhavn 1910).

2685. Midlertidige Vagere nlagt. Hellerup. Sundet. For at afmærke en Lasseplads for Fyld er der ud'for Hellerup nlagt: En Vager med grøn Støge i 8,2 m Vand paa 55° 44' (12') N. Br. 12° 36' (0") Ø. Lgd. og en Vager med grøn Støge i 8,0 m Vand paa 55° 44' (0") N. Br. 12° 36' (6") Ø. Lgd. Vagterne er Skifsarten uvedkommende.

2686. Lystønde nlagt. Knudshoved-Flak. Nyborg-Fjord. Store-Bælt. Til Vejledning for Statsbaarenes Skibe er der nlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek. SØ for Knudshoved-Flak i 15 m Vand. 55° 16' (49") N. Br. 10° 51' (47") Ø. Lgd. (Kort Nr. 156, 157, 160, 162, 163, 220 og 221. Danske Lods, 7de Udgave, Side 346. Fyr-Port. Nr. 262 A. Som-Fort., Side 28). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2404. Kjøbenhavn 1910).

2687. Klokketønde »Kirkegrund« ombyttet. Smaalands-Farvandet. Klokketønden »Kirkegrund« er ombyttet med Vintersonmærket. 55° 6' (12") N. Br. 11° 23' (12") Ø. Lgd.

2688. Bodi fundet. Barmur S. Hunafíói. Island N.-Kyst. Ved Indsejlingen til Reykjarfjördr i Hunafíói er der c. 1 Sm S. for Barmur fundet en Bodi med 4,5 m Vand. Bodi'en ligger i Mærket: »Kálfiatindr overet med Reykjaneslyrnac. 65° 59' (15") N. Br. 21° 12' (0") V. Lgd.

c. 1 Sm NØ for Lethófi er der observeret Braad tæt Ø. for Mærket: »Brimnes netop fri af Kolbeinsfell«, dette Mærke, der leder Ø. om Lethófi og V. om Horn-

salsflaage, hvor derfor kun benyttes af lokal kendte folk. (Kort Nr. 174. Islandske Lods, Side 74).

356

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2689. Vrag. »Gjelder-Bæve« Fyrskib SV, Østersøen. Ek drivende Vrag af en Tjalk med Bunden i Vejret er observeret c. 5 Sm SV, for »Gjelder-Bæve« Fyrskib. 54° 25' N. Br. 12° 27' Ø. Lgd.

2690. Formodet Vrag. Gotland Ø, Østersøen. Førene af Damperen »Condorc« mener at have observeret et Vrag den 12te F. M. c. 10 Sm Ø, for Færø Fyr. 57° 57' N. Br. 19° 39' Ø. Lgd.

2691. Vintermærkning. Sverrig. Vintermærkningen i Sverrig er paa-begyndt.

2692. »Storkallegrund« Fyrskib inddraget. Wasa Distrikt. Bottniska Bugt. Finland. Fyrskibet »Storkallegrund« er inddraget. 62° 40' 13" N. Br. 20° 43' 20" Ø. Lgd.

2693. Grund afmærket. Leksarn. Lovisa. Viborg Distrikt. Finske Bugt. En Sten, Leksarn, med 2, m Vand, er fundet c. 145 m S. f. Ø, fra Läkholm Fyr. En Vager er udlagt V. for Stenen i 4, m Vand. 60° 26' 29" N. Br. 26° 16' 45" Ø. Lgd.

2694. Lystønde inddraget. Srednaja. Finske Bugt. Rusland. Srednaja Lystønde er inddraget. 60° 10' N. Br. 28° 20' Ø. Lgd.

2695. Oplysning om Fyr. Fyrskibet »Sartischefit«. Østersøen. Ifølge Meddelelse fra det russiske Generalkonsulat i Kjøbenhavn viser Fyrskibet »Sartischefit« nu hvit Et-Blink omrent hver 12 Sek., Blink i knægt 2 Sek., Mørke 10 Sek. Fyrets Karakter skal forandres til Et-Blink hver 7 Sek., Lys c. 2 Sek., Mørke c. 5 Sek. 58° 17' N. Br. 21° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2696. Klokketønde udlagt. Ainesh. Rigza Bugt. Østersøen. Ud for Indløbet til Ainesh (Hainisch) ligger en rød Klokketønde, som indtages ved Skisstartens Ophør. Indløbet til Ainesh: 57° 52' N. Br. 24° 21' Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2697. Afmærkning midlertidig forandret. Steinhov Rev. Østersøen. Den ene af de to Spiritønder ved Steinhov Rev er bortrevet og den anden er knækket, saa kun den underste Køl er tilbage. 56° 51' N. Br. 21° 1' Ø. Lgd.

2698. Skydetønder udlagt. Libau. Østersøen. Til Brug ved Skydeøvelser er der udlagt 2 Tønder 2130 m NV, for det N-lige Indløb til Kaiser Alexander III. Havn. Tønderne, der ligger 150 m NØ.—SV, for hinanden, er forbundet med en Staaltraadstrosse. N-lige Indløb til Kaiser-Alexander III. Havn: 56° 33' N. Br. 20° 38' Ø. Lgd.

II. Kattegat og Skagerrak.

2699. Taagesignal oprettet. Vallo Fyr. Kristianstad. Norge. Ved Vallo Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15 Sek. 59° 15' 0" N. Br. 10° 30' 30" Ø. Lgd. (Kort Nr. 236).

2700. Radiotelegraf-Stationer. Tjoms og Flekkerø. Ved Tjoms og Flekkerø er aabnet Radiotelegraf-Stationer for Korrespondance med Skibe. Bølgehøjde 600 m. Tjoms Kaldesignal: T. M. O. Flekkerø Kaldesignal: F. L. K. Stationerne er aabne om Hver-og-én fra Kl. 8 Em. til Kl. 9 Em. Nattenesten og Sanddagsstationen besørges skiftevis af de 2 Stationer. Tjoms S.-Punkt: 59° 4' N. Br. 10° 25' Ø. Lgd. Flekkerø SØ-Punkt: 58° 4' N. Br. 8° 1' Ø. Lgd. (Kort Nr. 236).

2701. Taagesignal oprettet. Figgeskær Fyr. Langesund. Ved Figgeskær Fyr gives nu Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 20 Sek. 59° 0' 45" N. Br. 9° 45' 20" Ø. Lgd.

2702. Fyr forandret. Smaastensund. Den hvide NØ-lige Lysvinkel i Smaastensund Fyrlampe er borttaget. Fyrlampen viser nu: Rødt Lys fra N. 52° Ø. til N.

357

44° Ø, fra N. om Kjellen, grønt Lys derfra gennem N. og V. til S. 59° V, hvit Lys derfra til S. 49° V. 58° 57' 40" N. Br. 9° 41' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2085. Kjøbenhavn 1910).

2703. Oplysning om Fyrhine. Baæe fundet. Grimstad. I Sverringepet indre Del er fundet en 7 m Baæe c. 50 m fra Stagen paa Brattholmøen i Røbling mod Lillekjeret Varde og c. 140 m Ø, for Søleskær Fyr.

Leiholmsund Ledelyrthine gennem Risholmssund, N. om Risholm, gaar nu kun 6 m SØ, om Stagen paa N.-Siden af Sundet og ikke midt gennem Sundet, som angivet i norsk Fyrløstegnelse for 1910. Leiholmsund Ø-lige Fyr: 58° 19' 5" N. Br. 8° 37' 0" Ø. Lgd.

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2704. Fyr forandret. Mavn. Varangerfjord. Norge. Følgende Fyr i Varangerfjord har forandret Navn: Vestre Kjelmsund hedder nu Kjelmsund. 69° 51' 5" N. Br. 30° 4' 10" Ø. Lgd. Kjelmsund hedder nu Bøgefjorden. 69° 52' 10" N. Br. 30° 12' 40" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2366. Kjøbenhavn 1910).

2705. Tønder omnummereret. Schuitengat. Zeegat van Porscelling. Hol-land. I Schuitengat har de røde Tønder Nr. 1, 3—9 nu Nr. 1, 2—8. Ind Lystønde Nr. 1: 53° 19' N. Br. 5° 8' Ø. Lgd.

2706. Taagesignal forandret. Dunkerque. Frankrig. I Begyndelsen af 1911 erstattes Taagesignalet med Klokke paa Dunkerque Havns V-lige Møllehovud af et Taagesignal med Taagehorn, der giver Et-Stød hver 30 Sek., Stød 3 Sek., Pause 27 Sek. Taagehornet kan funktionere til Forsøg. 51° 3' 23" N. Br. 2° 21' 31" Ø. Lgd.

2707. Afmærkning forandret. Alexandra Channel. Thomsen. England. Paa Grund af Dybdetorandringer i Alexandra Channel ligger uendenaarvite Tønder nu saaledes: Vest Shingles Tønde 10, s. Kbl S. 45° V. fra N. W. Shingles Baæe, 1, s. Kbl N. 34° V. fra dens tidligere Plads. Girdler Spit Tønde 18, s. Kbl S. 8° Ø. fra N. W. Shingles Baæe, c. ½ Kbl S. 52° V. fra dens tidligere Plads. N. E. Girdler Tønde 15, s. Kbl S. 8° V. fra N. W. Shingles Baæe, 1, s. Kbl S. 42° V. fra dens tidligere Plads. Tønden er nu rød og hvid færnel. East Girdler Elbow Tønde 12, s. Kbl S. 30° V. fra N. W. Shingles Baæe, 1 Kbl S. 83° Ø. fra dens tidligere Plads. Mid Girdler Tønde 12, s. Kbl S. 47° V. fra N. W. Shingles Baæe, 1, s. Kbl N. 24° Ø. fra dens tidligere Plads. Girdler Elbow Tønde 17, s. Kbl S. 57° V. fra N. W. Shingles Baæe, 1, s. Kbl N. 73° Ø. fra dens tidligere Plads. North Girdler Tønde er nu rød og hvid færnel, den er ikke flyttet. N. W. Shingles Baæe: 51° 31' N. Br. 1° 11' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland. Irland.

2708. Fyr forandret. Hook Point. Waterford Harbour. Irland S.-Kyst. Hook Point hvide, faste Fyr skal forandres til et hvidt Lyfyr, der viser Et-Lyd hver 3 Sek., Lyd 0, s. Sek., Mørke 2, s. Sek. 52° 7' N. Br. 6° 56' V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø-Kyst.

2709. Fyr ombyttet. Fer à Cheval. Penfeld. Brest. Frankrig. Det grønne, faste Fyr paa Fer à Cheval Punt paa V.-Siden af Penfeld Munding er ombyttet med et rødt, fast Fyr. 48° 23' N. Br. 4° 29' V. Lgd.

2710. Fyr tændes. Men Brial. Ile de Sein. I Begyndelsen af 1911 tændes paa Fyrtaarnet, der bygges i Stedet for Sømærket Men Brial, et Blinkfyrt, der viser To-Blink. Fyret skal vise grønt Lys fra N. 31° V. gennem N. til N. 6° Ø, hvit Lys fra N. 6° Ø. til N. 12° Ø., rødt Lys fra N. 12° Ø. til N. 41° Ø., hvit

- R 2668 Mediterranean, Asia Minor. — Mersina roadstead. Oktober 1910.
 R 1227 United States, Atlantic Coast. — Boston bay and approaches. Oktober 1910.
 R 1516 United States, Atlantic Coast. — Boston harbour. Oktober 1910.
 R 216 b Bay of Bengal, Eastern Shore. — Sayer islands to Lord Loughborough island. Plan added: Renoung anchorage, Pak chan River. Oktober 1910.
 T Revised Supplement to North Sea Pilot, Part III, 1905. September 1910.
- Holland:
 T 23 Verbeterblad. Oostkust Sumatra. Monden der Palembang-ban Banjoe Asurivier. 1 : 60,000, met plan: Vaarwaters nabij Pajoeng. 1 : 20,000.
 T 160 Verbeterblad. Oostkust Sumatra. Palembang-rivier, van P. Pajoeng tot Palembang. 1 : 40,000, met plan: Oversteek nabij Oepang. 1 : 10,000.

Tyskland:

- N 198 Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung. (Mit 1 Plan). 1 : 50,000. Pris 2,50 M.
 N 199 Nordsee, Deutsche Küste: Die Elbe von Cuxhaven bis Brunsbittelkoog. 1 : 25,000. Pris 3,60 M.
 R 6 Nordsee, Deutsche Küste: Die Weser von Eisleth bis Bremen (Mit 3 Planen). 1 : 25,000. Pris 2,20 M.
 R 202 Ostküste von England: Orfordness bis Blakeney (Mit 1 Plan). 1 : 150,000. Pris 2,80 M.
 R 204 Ostküste von England: Blakeney bis Flamborough Head. (Mit 1 Plan). 1 : 150,000. Pris 2,90 M.
 R 206 Ostküste von England: Humber-Mündung. (Mit 2 Planen). 1 : 50,000. Pris 2,50 M.
 † Nordsee, Deutsche Küste: Elbmündung von Feurschiff 1 bis Brunsbittelkoog (2 Blätter). 1 : 50,000.
 T Segelhandbuch für das Mittelmeer, VI. Teil: Das Adriatische Meer, Beihelt mit 310 Küstenansichten. Pris 6 M.

2721. **Fyrskibet »Hedge Fence«** midlertidig ombyttet. Nantucket Sound. Massachusetts. »Hedge Fence« Fyrskib Nr. 41 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 9. Fyr og Taagesignal er uforandret, dog findes ingen Undervandsklokke. 41° 28' 19" N. Br. 70° 29' 3" V. Lgd.
 2722. **Fyr tændes. Marsh Island. Pawtuxet Cove. Providence River. Rhode Island.** Den 1ste Maj 1911 tændes et rødt, fast Fyr paa N.-Enden af Marsh Island. Brændetid: 1ste Maj—1ste November. 41° 45' 35" N. Br. 71° 23' 12" V. Lgd.

2723. **Tønder udlagt. Saugatuck River. Long Island Sound. Connecticut.** I Indløbet til Saugatuck River er udlagt følgende Spiritøder: George Rock Spiritønde 1 i 6. i Vand, N. 74½° Ø. fra Pecks Ledge Fyr og S. 6° Ø. fra Sherwoods Point. Outer Midelhannel lodret stribede Spiritønde i 4 m Vand, N. 27¾° Ø. fra Pecks Ledge Fyr og N. 82½° Ø. fra Seymours Rock. Inner Midelhannel lodret stribede Spiritønde i 4 m Vand N. 84¾° V. fra Cedar Point Yderkant, og N. 12½° Ø. fra Seymours Rock. Pecks Ledge Fyr: 41° 4' 37" N. Br. 73° 22' 9" V. Lgd.
 2724. **Vrag borttaget. Main Ship Channel. New York Lower Bay.** Vraget af Damperen »Finance«, der laa sukket i Main Ship Channel tæt N. for Ledelinien, N. 8° Ø. Ira Sandy Hook Fyr, er borttaget og den røde Lystønde inddraget. Sandy Hook Fyr: 40° 27' 42" N. Br. 74° 0' 9" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 3016. Kjøbenhavn 1908).

2725. **Vrag borttaget. New York Lower Bay.** Vraget af Damperen »Daghestan«, der laa sukket i New York Lower Bay, er borttaget og Afmærkningen inddraget. 40° 27' 45" N. Br. 73° 52' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1102. Kjøbenhavn 1910).

2726. **Fyrskibet »Northeast End«** midlertidig ombyttet. New Jersey. »North-east End« Fyrskib Nr. 78 er midlertidig ombyttet med Reservefyrskib Nr. 51. Fyr og Taagesignal er uforandret. Fyrskib Nr. 51 er rodt foran og agten for Masterne, hvidt mellem Masterne, Lanternegalleri i Stedet for Dagmærkerne. 38° 57' 45" N. Br. 74° 29' 34" V. Lgd.

2727. **Fyr forandret. Finns Point Jetty. Delaware River.** Den 12te December 1910 forandres Finns Point Jetty Fyr til at vise rodt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0. Sek., Mørke 2. Sek. 39° 37' 34" N. Br. 75° 34' 17" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2689. Kjøbenhavn 1909).

2728. **Oplysning om Lys- og Klokketønde. Sharps Island Shoal. Main Ship Channel. Chesapeake Bay.** Lys- og Klokketønden, der er udlagt Sv. for S.-Enden af Sharps Island, er rød og benævnes Nr. 18 A. 38° 33' 10" N. Br. 76° 25' 25" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2507. Kjøbenhavn 1910).

2729. **Fyr tændt. Fulton. St. Johns River. Florida.** Paa S.-Siden af St. Johns River, tæt ved Shipyard Creek, c. 0, Sm neden for Fulton, er tændt et hvidt, fast Fyr. 30° 23' 18" N. Br. 81° 30' 8" V. Lgd.

2730. **Grund fundet. Jupiter Inlet Ø. Florida.** Damperen »Bloomfield« har grundstødt paa en 6, i Grund c. 2½ Sm S. 80° Ø. fra Jupiter Inlet Fyr, der ligger paa 26° 56' 54" N. Br. 80° 4' 48" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaibiske-Hav.

2731. **Baake nedlagt. Big Marco Pass. Florida V.-Kyst. Forenede Stater i Nord-Amerika.** Big Marco Pass Dagbaake ved Indløbet til Big Marco River er nedlagt. 25° 57' 45" N. Br. 81° 45' 15" V. Lgd.

2732. **Fyr tændt. Anclote River. Florida V.-Kyst.** Et hvidt, fast Fyr. Anclote River Fyr Nr. 1, er tændt paa N.-Siden af Indløbet til en ny gravet Kanal til Anclote River. Flammens Højde: 11 m. Sort Fyrhus, mærket »1« i hvidt, paa Pele i 1, i Vand. 28° 10' 35" N. Br. 82° 49' 10" V. Lgd.

2733. **Baake opført. Anclote Keys. Florida V.-Kyst.** En rød, firkantet, pyramideformet Baake, Nr. 2, er opført ved Anclote Keys paa S.-Siden af Indløbet til den gamle Kanal i Anclote River. 28° 11' 34" N. Br. 82° 49' 0" V. Lgd.

2734. **Tønder flyttet. Caucus Cut Channel. Pensacola Bay. Florida V.-Kyst.**

I Canous Cut Channel ligger efterrævnede Stumpønder nu saaledes: Canous Cut Tønde Nr. 2½ i 10 m Vand S. 24½° V. fra Navy Yard gamle Skorstøen og S. 19° Ø. fra Fort Mc Ree Cut-off Bagfyrr. Tønde Nr. 1 i 9, m Vand S. 27½° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 1½ i 8, m Vand S. 31° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 3 i 8, m Vand S. 33½° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 3½ i 8, m Vand S. 38° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 5 i 9, m Vand S. 40½° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 5½ i 10, m Vand S. 46½° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr. Tønde Nr. 7 i 10, m Vand S. 49½° V. fra samme Skorstøen og S. 19° Ø. fra samme Bagfyrr.

Middle Ground Shoal West Side Spidsstønde Nr. 8 ligger nu S. 43½° V. fra Navy Yard gamle Skorstøen og S. 23½° Ø. fra Canous Cut Fortfyrr.

Disse Tønder vil blive ommumerede saa Brøkerne forsvinder.

Fort McRee Cut-off Bagfyrr: 30° 19' N. Br. 87° 18' S. V. Lgd.

2735. Fyr tændt. Bay Point. Blackwater Bay. Pensacola Bay. Florida V.-Kyst. Paa Ø-Siden af Løbet ud for Bay Point i Blackwater Bay er tændt et rødt.

fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Rød, firkanter, pyramideformet Baale i 2, m Vand. 30° 34' 10" N. Br. 86° 59' 55" V. Lgd.

2736. Fyrskibet »Head Bank« atter udlagt. Galveston, Texas. Fyrskibet »Head Bank« Nr. 81 er atter udlagt. Fyrskibet Nr. 81 er ulovandræbt. Den røde midlertidige Lystønde er inddraget. 29° 6' 5" N. Br. 94° 12' 30" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1784. Kjøbenhavn 1910).

2737. Ledebæker opført. Muges Harbør. Yucatán. Mexico. Paa Muges Harbør er opført to Ledebæker, der holdt overet i N. 6° Ø, ledet til den ydre Ankerplads ved Muges Harbør i 6, m Vand. Forbønnen er en rød Slang med rød, konisk Topbetegnelse. Højde: 7 m. Den staar paa den N.-ligste af Klippeperne, der indslutter den indre Ankerplads. 21° 14' 40" N. Br. 86° 45' 55" V. Lgd. Bagbønnen er en Slang med rød cylindrisk Topbetegnelse. Højde: 10 m. Den staar paa NV-Pynten af Muges Harbør.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

2738. Klippe fundet. Washington Channel. Wollaston Islands. Tierra del Fuego. I Washington Channel er fundet en Klippe, »Brown Rock«, med 2, m Vand. 1, Kbl S. 57° Ø. fra N.-Pynten af en lille Øe V. for Wollaston Island og 12, Kbl S. 16° V. fra Red Hill (137 m Toppen). Skibe til Washington Channel, som kommer N. fra, skal passere e. 2 Kbl Ø. om Oarises Island. Løbet mellem Whistler Point og Great Bank bør ikke benyttes, da det er grundet og uprakt. Den lille Øe: 55° 39' S. Br. 67° 34' V. Lgd.

2739. Klipper. Sir John Warborough Islands SV. Magellan Stræde. Chile. I det V.-lige Indløb til Magellan Strædet er fundet følgende Klipper: En Samling overfladt Klipper paa 52° 30' S. Br. 74° 45' V. Lgd. En Samling overfladt Klipper paa 52° 32' S. Br. 74° 43' V. Lgd. En netop overfladt Klippe paa 52° 35' S. Br. 74° 38' V. Lgd. En overfladt Klippe ligger ½ Sm N. 24° V. fra den netop overfladt Klippe. Det i »E. f. S.« Nr. 50, 1910 rapporterede Brand skyldes denne Klippe. De antørte Brønder og Længder svarer til det engelske Admiraltetskort Nr. 21.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2740. Midlertidigt Fyr. Meloria. Livorno. Italien. Paa N.-Enden af Meloria Banke er midlertidigt udlagt et Skib, hvorfra der vises et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Synsvide: 7 Sm. 43° 36' N. Br. 10° 12' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2673. Kjøbenhavn 1910).

2741. Baake ødelagt. La Pila. Gaeta Red. Den nyopførte Baake paa La Pila Grund er ødelagt af Havet. Stenfundamentet er c. 1 m under Vandet. Gaeta: 41° 12' N. Br. 13° 35' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2562. Kjøbenhavn 1910).

2742. Virg. Bonifacio Stræde. Corsika. Skonerten »Elena« er kræntet i 14 m Vand mellem Øerne Cavallo og Lavazzi. De flydende Bestøer af Viraget kan være farlige for Skibstærten. 41° 21' N. Br. 9° 15' Ø. Lgd.

2743. Fyr tændt. Rodi Garganico. Italien Ø.-Kyst. Paa Pynten NNØ for Rodi er tændt et rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 6 Sm. 41° 55' 47" N. Br. 15° 53' 18" Ø. Lgd.

2744. Hindring. Zaole Bucht. Bai von Muggia. Golf von Triest. Østerrig-Ungarn. I den N.-lige og NØ-lige Del af Zaole Bucht findes en Østersplads, hvor der flere Steder findes Træstammer 1,5 m under Vandet. Pladsen begrænses af en brudt Linie, hvis V.-lige Udgangsunkt ligger 640 m N. 83° Ø. fra Sta. Sabba, røde Havnefyrr, herfra gaar Linien 175 m S. 30° Ø. i, derefter 515 m N. 87° Ø. i, 200 m S. 10° Ø. i og 310 m S. 83° Ø. i til Hovedet af Dæmningen ved Ø.-Kysten af Bugten. Sta. Sabba Havnefyrr: 45° 36' N. Br. 13° 47' Ø. Lgd.

2745. Virg armenæket. Tendra S. Sorte Hav. Rusland. Viraget af et Sejlskib med Masterne i m over Vandet ligger sunket 9 Kbl S. 22° V. fra den anden Banke paa Tendra Halvø. En sort og hvid ternet Spiritønde med Ballon er udlagt S. for Viraget. Banken: 46° 14' N. Br. 31° 40' Ø. Lgd.

2746. Fyr tændt. Hysylli. Lillesten S.-Kyst. Det hvide Lynfyrr paa SY-Pynten af Øen Hysylli, Golle de Castelozzo, er tændt. 36° 5' 45" N. Br. 29° 41' 28" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1534. Kjøbenhavn 1910).

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2747. Mindre Dybde. Alligator Island V. Singapore Main Strait. Paa Banken V. for Alligator Island er fundet en Stengrund med 9, m Vand, 2, m Sm N. 71° V. fra Rafles Fyr, der ligger paa 1° 9' S. N. Br. 103° 44' Ø. Lgd.

2748. Banker. Formosa Stræde. China Ø.-Kyst. I Formosa Strædet er fundet følgende Banker: En 18 m Banke med sort Mudder paa 25° 30' 15" N. Br. 120° 25' 30" Ø. Lgd. En 25 m Banke med sort Mudder paa 25° 29' 30" N. Br. 120° 27' 45" Ø. Lgd. Mellem disse Banker er Dybden 53 å 64 m.

2749. Midlertidige Forandringer ophørt. Keramoj Zaki. Kunashiri Jima. Chishima Islands (Kuril). Japan. Keramoj Zaki er atter tændt og Taarsignalet gives paany. Der er ingen Forandring. Det midlertidige Fyr er slukket. 43° 39' 26" N. Br. 145° 32' 22" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1751. Kjøbenhavn 1910).

Karantænebestemmelser m. m.

2750. Karantænebestemmelser. Italien. — Rent Sundhedspas udstedes nu til alle Skibe, der afgaar fra Brindisi og alle de andre Havne i Provinsen Lecce. Malta. — Smyrna, Rodostov og Eregh er erklæret for smittet af Kolera. Portugal. — Funchal paa Madeira er erklæret for smittet af Kolera. Sverrig. — Madeira er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyde: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; † Tillæg.
Korts eller Bogs Nr. England: Germany. — Kaiser Wilhelm canal. Oktober 1910.
R 2469 England, South Coast. — Owers to Beachy Head. Oktober 1910.
R 1652

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilson.**

21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolf Andersen Schubert, pass. Brunshüttel 7./12. for Antwerpen. — Alexandra, Nielsen, ank. hertil 3./12. — Algarve, Borries, afg. Dartmouth 5./12. hertil. — Anglo Dane, Wienecke, afg. herfra 7./12. til Arendal. — A. N. Hansen, Kruse, ank. hertil 6./12. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 3./12. hertil. — Arkansas, Petersen, pass. Holtenau 7./12. hertil. — Arno, Strubberg, ank. Savona 7./12. — Aurora, Fischer, pass. Holtenau 7./12. hertil. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Brunshüttel 7./12. for Bordeaux. — Beira, Lunge, afg. Denia, 7./12. til Malaga. — C. F. Tietgen, Thomsen, afg. New York 1./12. hertil. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Swansea 4./12. — Christian IX, Holm, ank. London 4./12. — Dagmar, Bøgvad, afg. herfra 6./12. til Reval. — Duoro, Søeberg, ank. Antwerpen 5./12. — Esbjerg, Strufve, ank. Libau 8./12. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, ank. Pillau 7./12. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 6./12. — Georgios I, Sørensen, ank. Libau 1./12. — Hengest, Munck, afg. herfra 6./12. til Riga. — Hellig Olav, Holst, ank. New York 28./11. — Hjelm, Kyllsbech, afg. Danzig 7./12. hertil. — J. P. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 8./12. til Newcastle. — Jolanthe, Simonsen, afg. Pillau 7./12. hertil. — Kanan, Mikkelsen, ank. Libau 2./12. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./12. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. herfra 7./12. til Riga. — Kursk, Gommesen, afg. herfra 7./12. til Danzig. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 7./12. — Loire, Craignou, ank. Dunkerque 6./12. — Louise, Larsen, ank. Antwerpen 2./12. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 29./11. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskov, Jon Jønsen, ank. hertil 3./12. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Algier 6./12. til Tunis. — Nordjylland, Petersborg, ank. hertil 4./12. — O. B. Suhr, Jacobsen, pass. Holtenau 8./12. for Dunkerque. — Omsk, Harder, afg. Hull 6./12. hertil. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 6./12. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. London 6./12. — Pregel, Iversen, ank. hertil 8./12. — Saga, Wiberg, ank. hertil 7./12. — Seine, Dampt, ank. Riga 5./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 8./12. — Thyra, Jacobsen, afg. Trondhjem 7./12. Syd paa. — Tiber, Bech, ank. Genua 28./11. — Tyr, Thanning, afg. herfra 6./12. til Windau. — United States, Gotsche, afg. herfra 8./12. til Kristiania. — Viking, Meyer, ank. hertil 9./12. — Hans Gude, afg. Swansea 7./12. hertil. — Karin, afg. Liverpool 7./12. til Avonmouth. — Vadsø, ank. Stettin 4./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kingstown 3./12. — Martha, Christensen, afg. Bona 30./11. — Elna, Rathje, afg. Houden Dock 26./11. — Therese, Pedersen, ank. Oran 5./12. — Simone, Møller, afg. Sfax 7./12. — Jeanne, Therkildsen, ank. Bona 5./12. — Vera, Riso, afg. Sfax 28./11. — Daisy, Lagesen, ank. Rouen 28./11. — Anine, Leth, afg. Tyne Dock 24./11. — Kamma, Løffler, ank. Rendsborg 7./12.

Europa. Tyskland, Danstrup, ank. Libau 5./12. — Frankrig, Friis, afg. Windau 4./12.

Nordsøen. Nordland, Møller, ank. Libau 26./11. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Libau 5./12. — England, Andersen, afg. Boness 7./12. — Holland, Poulsen, afg. London 6./12. — Rusland, Bennetsen, afg. Reval 6./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 7./12. — Ekliptika, Hemmingsen, afg. Stettin 6./12.

Svendens & Christensen. E. M. Dalgas, Møller, afg. Port Talbot 2./12. — Lars Kruse, Mathiesen, afg. Helsingør 7./12. — St. St. Blicher, Christensen, ank. Hargshamn 7./12. — G. Kock, Jørgensen, ank. Newport 7./12. — Hans Tansen, Klaborg, afg. West Hartlepool 7./12. — H. C. Andersen, Rasmussen, ank. Lübeck 6./12. — Chr. Christensen, Rasmussen, pass. Kjøbenhavn 6./12. for nordgr. — N. G. Petersen, Bloch, afg. Helsingør 7./12. — J. D. S. Adolph, Fenger, ank. Frederikshavn 7./12. — Alfred Hage, Ellekilde, ank. Kjøbenhavn 3./12. — T. M. Werner, Hansen Holm, ank. Blyth 3./12. — Ajax, Brorsen, afg. Åbo 7./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Kiel 6./12. — Helene, Sørensen, afg. Lübeck 6./12. — Sjælland, Dam, ank. Blyth 5./12. — Agnete, Hansen, afg. Karrebækminde 7./12. — Herma, Sonnichsen, ank. Seaham 6./12. — Alice, Schultz, afg. Tynen 3./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 4./12. — London, Bom, ank. Blyth 5./12. — Paris, Tholander, afg. Boness 3./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, afg. Königsberg 6./12. til London.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunkerque 3./12. — Wien, Boeck Tansen, afg. Tyne 2./12. til Kjøbenhavn. — Roma, v. Thun, afg. Sunderland 6./12. til Swinemünde.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Hull 6./12. til Kjøbenhavn. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Stettin 5./12. til Rotterdam. — Skinfaxe, Faber, ank. Kjøbenhavn 7./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 7./12. til Aarhus. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Newcastle 6./12. til Königsberg.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, ank. Libau 28./11. — Hamlet, Jørgensen, afg. Aarhus 3./12. — Helge, Pii, ank. Rotterdam 3./12. — Rolf, Reese, afg. Newcastle 4./12. — Niels R. Finse, Olsen, afg. Newcastle 1./12.

Thura. H. A. Hansen, Hansen, ank. Ostende 6./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Hamburg 5./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Dunkerque 17./11. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 30./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Pappenburg 3./12. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg. Riga 1./12. til Rotterdam. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Kiel 30./11. — Michael Ontchoukoff, Harboe, afg. Nantes 4./12. til Blyth. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Skadowsk 6./12. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 5./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Svendborg. — Nawa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Frem. Austa, Bagger, afg. Kjøbenhavn 7./12. — Freja, Nielsen, ank. Riga 6./12. — Vera, Thing, ank. Libau 5./12.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, afg. Hamburg 6./12. til Liverpool. — Nordsøen, Gram, pass. Hook of Holland 4./12. for Melilla. — Nexos, Basse, afg. Blyth 2./12. til Dalsbruk. — Ellen, Hansen, afg. Bandholm 4./12. til Wiistavarf. — Fylla, Christensen, afg. Gandia 4./12. til Bremen. — Gerda, Iversen, ank. Bremen 6./12. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 5./12. for London. — Karla, Nielsen, ank. Bandholm 3./12. — Laura, Pedersen, ank. Valencia 4./12. — Cito, Jepsen, afg. Hartlepool 6./12. til Mariagerfjord. — Dagmar, Mathiesen, ank. Preston 5./12. — Norma, Mikkelsen, ank. Råfsø 4./12. — Marie, Jessen, afg. Valencia 5./12. til Burriane. — Nora, Larsen, ank. Aarhus 6./12.

Sejlskibe.

Rønne. Gudmund, ank. Mariager 29./11. — Sigurd, ank. Karlskrona 30./11. — Magnus, ank. Kalmar 30./11. — Ansgar, ank. Aalborg 30./11. — John Hintze, Knudsen, ank. Kolberg 30./11. — Argus, ank. Landskrona 3./12.

Svendborg. Fortuna, Jørgensen, ank. Skelskjør 30./11. — Jason, Hansen, ank. Saksjøbing 30./11. — Danmark, Husfeldt, ank. Kings Lynn 30./11. — Severine, Jensen, ank. Travemünde 2./12. — Venus, Andersen, ank. Bogense 2./12. — Concordia, Henriksen, ank. Dieppe 2./12. — Belona, Nielsen, ank. Montrose 2./12. — Ellen Kirstine, Petersen, ank. Bogense 2./12. — Elise, Rasmussen, ank. Lorient 2./12. — Urania, Robach, ank. London 3./12. — Rosing, Larsen, ank. Stettin 3./12. — J. Lotz, Hansen, ank. Lissabon 2./12. — Minerva, Ruglsang, ank. Kjøbenhavns Red 5./12. — Union, Olsen, ank. Wemyss Red 5./12. — Helge, Carlsen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Vera, Jensen, ank. Dysart 3./12. — J. M. Nielsen, Eriksen, ank. Middelfart 2./12. — Hans Ditlev, Kristensen, ank. Nakskov 3./12. — Sofie, Jensen, ank. Harburg 3./12. — Grethe, Hansen, ank. Kjøbenhavn 5./12. — Fylla, Rasmussen, ank. Brest 4./12. — Hertha, Hansen, ank. Stettin 5./12. — Roma, Jensen, ank. Kjøbenhavns Red 5./12. — Niels, Nielsen, ank. Ghent 3./12. — Standard, Rasmussen, ank. Lissabon 3./12. — Delos, Andersen, ank. London 4./12. — Erhardt, Hansen, ank. St. Ybes 6./12. — Leif, Andersen, ank. Randers 5./12. — Brødrene, Jørgensen, ank. Uddevalle 5./12. — Ane, Jørgensen, ank. Libau 6./12. — Marie, Andersen, ank. Horsens 6./12. — Martin, Wilde, ank. Kristiania 6./12. — Peter, Skov, ank. Kjøge 7./12. — Palleesen, Jensen, ank. West Hartlepool 7./12.

Æro. Hebe, Clausen, ank. Change Island 4./12. — Argus, Jensen, ank. Gravesend 4./12. — Freya, Petersen, ank. Warnemünde 4./12. — Norden, Rasmussen, ank. Pontrioux 3./12. — Minde, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 3./12. — Emilie, Hansen, ank. Horsens 4./12. — Ruth, Nielsen, afg. St. Johns N. F. 4./12. til Liverpool. — C. M. Petersen, Petersen, ank. Frederikshavn 5./12. — Claudia, Aberg, afg. Rio Grande 5./12. til Liverpool. — Th. Lohse, Boye, ank. Aarhus 6./12. — Albertha, pass. Helsingør 4./12. for nordgr. — Dana, Petersen, afg. Bahia 5./12. til Laguna de Terminos. — Karen, Albertsen, ank. Kjøge 6./12.

INDEHOLD.

Danmarks Handelsflåde i 1909. — Kjøbenhavn, den 9. December 1910. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nøvaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIETE ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS, COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøvegang

John Crabbie's Old Highland Whisky kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: Schierbeck

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.
Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.
NB. Leverandør af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901. NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886. Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt
W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.
Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdes ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petilineie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange.
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart*).

I Fællesrepræsentationens Møde den 10. ds. blev bl. a. følgende Sager behandlet:

1. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet til Indførelsen af en ensartet international Rørkommando. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

2. Skrivelse fra Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Spørgsmaalet om et internationalt Samarbejde med Hensyn til Signaler for Skibe under Isbrydning. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

3. Forslag til Skrivelse til Ministeriet for Handel og Søfart angaaende Dispensationer fra Søneringslovens § 11, jfr. § 18, vedtoges.

4. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Ændringer i Lov om Tilsyn med Dampfartøjer.

5. Skrivelse fra Dansk Sejlskibsrederi-Forening angaaende Udsættelse af de foreskrevne Syn af Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft.

6. Skrivelse fra Ministeret for Handel og Søfart med Andragende fra »Skipperforeningen for Sydflyen og omliggende Øer« angaaende Ønskeligheden af, at Sejlskibe paa under 20 Reg.-Tons Brutto fritages for at opfylde de i Lov om Tilsyn med Sejlskibe m. m. stillede Fordringer. Indstilling til Ministeriet vedtoges.

Kjøbenhavn, den 13. December 1910.

Søfartsministeriet meddeler:

Losseforhold i Dunkerque. Konsulatet i Dunkerque har under 6. ds. henledet Udenrigsministeriets Opmærksomhed paa de nuværende ekstraordinære Forhold i Dunkerque Havn.

Som Følge af Jernbanestrejken i Frankrig i sin Tid er Kajerne bleven overfyldt med Gods, og det har hidtil vist sig umuligt at skaffe det fornødne Antal Waggoner til Varerne. Alle ankomne Baade faar daarlig Ekspedition, og maa vente adskillige Dage, i flere Tilfælde 8 à 10 Dage, før de kan faa Plads ved Kajen, og selv naar de har faaet dette, foregaar Losningen betydelig langsommere end almindeligt. Der arbejdes stærkt paa at forbedre Forholdene, men da der paa Grund af daarlig Høst i Frankrig ankommer usædvanlig store Kvanta Korn til Dunkerque, vil der sandsynligvis endnu medgaa længere Tid, inden alt er i sin normale Gænge, og der atter kan regnes med den sædvanlige hurtige Losning.

Forøvrigt hersker der vist lignende Forhold i flere af de andre nordfranske Byer (Havre, Rouen etc.).

Savnet Damper. Efter at Marineministeriet fra den danske Vicekonsul i Stettin havde modtaget Anmodning om mulig Eftersøgning af Stettiner-Damperen »Berlin«, (sytten Mands Besætning, hvoraf to danske, paa Rejse fra Sunderland til Stettin med Kul), der er savnet fra den 16. November og formødes drivende med Maskinskade i Nordhavet mellem Færøerne og Island har man beordret Inspektionsskibet »Beskytteren« til at holde Ud- kig efter den savnede Damper og henstillet til Det For-

enede Dampskibsselskab og Dampskibsselskabet Thore at give deres Rutekibe en tilsvarende Ordre, hvilken Henstilling beredvilligt vil blive efterkommet.

Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn. I Landstingets Møde den 9. ds. vedtoges Forslaget om Ændringer i Reglerne om Sø- og Handelsretten ved anden og tredje Behandling med de af Udvalgets Flertal foreslaaede Ændringer, og gaar nu til Folketinget.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, 10. December.

Danske Farvande.

Sidste Ismeldingsdato er vedføjet hvert Sted. Ny Melding indsendes først, naar Isforholdene forandres.)

Krik Fjord (6.): Tynd Fastis, vanskelig for Sejlskibe.

Svenske Farvande.

Strømstad: Idefjorden: dels brudt Is, dels isfrit, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Memel: Isfrit.

Pilla u: Havnen: Løs, Sjøp- og Kvadderis. Reviret: Svær Fastis, Skibsfarten lukket. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Neufahrwasser: Søen: Isforholdene ubekendt paa Grund af usigtbart Vejr. Wechsel: Hist og her sammenpakket Sjøp- og Kvadderis. Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Swinemünde: Reviret: isfrit.

Danmarks Handelsflaade i 1909.

(Sluttet).

Bygningsstederne for de i 1909 her i Landet nybyggede danske Skibe var:

Kjøbenhavn 1 Sejlskib med 6 R.-T., 3 Motorskibe med 25 R.-T. og 5 Dampskibe med 1.406 R.-T., Kastrop 1 Motorskib med 7 R.-T., Frederikssund 1 Motorskib med 11 R.-T., Frederiksværk (med Kikhavn) 2 Motorskibe med 17 R.-T., Helsingør 2 Dampskibe med 1.202 R.-T., Høllæk 1 Sejlskib med 4 R.-T. og 2 Motorskibe med 8 R.-T., Kalundborg 1 Motorskib med 6 R.-T., Nakskov (Næsby) 1 Motorskib med 5 R.-T., Assens (med Baagø) 1 Sejlskib med 5 R.-T. og 1 Motorskib med 16 R.-T., Faaborg 1 Sejlskib med 30 R.-T. og 1 Motorskib med 5 R.-T., Nyborg 3 Motorskibe med 17 R.-T., Svendborg (med Thurø og Troense) 5 Sejlskibe med 607 R.-T., 2 Motorskibe med 116 R.-T. og 1 Dampskib med 14 R.-T., Marstal 1 Sejlskib med 56 R.-T., Aarhus 1 Motorskib med 6 R.-T., Esbjerg 3 Motorskibe med 21 R.-T., Fredericia 1 Motorskib med 6 R.-T., Frederikshavn 2 Motorskibe med 24 R.-T., Skagen 9 Motorskibe med 52 R.-T., Vejle 2 Sejlskibe med 64 R.-T. Tilsammen: 12 Sejlskibe med 772 R.-T., 34 Motorskibe med 342 R.-T.; 8 Dampskibe med 2.622 R.-T.

For udenlandsk Regninger der i Danmark i 1909 nybygget 7 Sejlskibe med 84 R.-T. (heraf 1 Motorskib med 7 R.-T.) og 1 Dampskib med 603 R.-T., for hvilke den samlede Bygningssum kan anslaaes til c. 350.000 Kr. Desuden udførtes der ligesom i de nærmest foregaaende Aar Motorer og Motorbaade for betydelige Beløb.

De fra Udlandet i 1909 indkøbte Nybygninger havde følgende Bygningssteder: Kristiania

*) De under denne Rubrik staaende Meddelelser indrykkes paa Foranledning af Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart.

Tabel III.

Ved Slutningen af Aaret:		Kystskibe (over 4 til 100 R.-T.)		Skibe af Mellem- størrelse (over 100 til 500 R.-T.)		Store Skibe (over 500 R.-T.)	
		Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage	Antal	Register- Tonnage
1895	Sejl- og Motorskibe	2,496	49,894	464	90,507	50	38,505
	Dampskibe	152	3,696	138	34,866	111	105,497
	Tilsammen	2,648	53,590	602	125,373	161	144,002
1908	Sejl- og Motorskibe	2,876	49,258	303	54,509	8	12,474
	Dampskibe	198	6,517	133	35,920	314	359,222
	Tilsammen	3,074	55,775	436	90,429	322	371,696
1909	Sejl- og Motorskibe	2,878	49,185	292	52,133	9	14,072
	Dampskibe	197	6,462	136	37,477	319	362,426
	Tilsammen	3,075	55,647	428	89,610	328	376,498

1 Motorskib med 5 R.-T., Lübeck 1 Dampskib med 78 R.-T., Bremerhaven 1 Dampskib med 115 R.-T., Schiedam 1 Sejlskib med 64 R.-T., Beverley (England) 1 Dampskib med 106 R.-T., Sunderland 1 Dampskib med 1,557 R.-T., Dundee 1 Dampskib med 376 R.-T., Whiteinch (Skotland), 1 Dampskib med 2,238 R.-T., tilsammen: 1 Sejlskib med 64 R.-T., 1 Motorskib med 5 R.-T., 6 Dampskibe med 4,470 R.-T.

Fordelingen af Skibe efter deres Størrelse fremgaar af Tabel III, som viser Fordelingen i 1909, 1908 og 1895 (det første Aar efter Indførelsen af

Grad end ved de mellemstore Skibe, er Tilbagegang i Tonnagen for Sejlskibe.

Medens Gennemsnits-Tonnagen baade for Sejlskibe og for Dampskibe i de to første Størrelsesgrupper omtrent er forbleven uforandret siden Udgangen af 1895, har der for de store Skibes Vedkommende, hvor der kun er en fast Gruppegrænse nedefter, været en betydelig Forøgelse i den gennemsnitlige Tonnage; denne steg for Sejlskibene fra 770 R.-T. den 31. December 1895 til 1,564 R.-T. den 31. December 1909 og for Dampskibene fra 950 til 1,184 R.-T.

Tabel IV.

	Sejl- og Motorskibe				Dampskibe				Den samlede Handelsflaade				pCt. af den samlede Handelsflaadens Tonnage	
	Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage		Antal		Reg.-Tonnage			
	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	absolut	pCt.	1908	1907
Kjøbenhavn	324	10.2	17,495	15.2	396	60.7	344,649	84.8	720	18.8	362,144	69.4	69.8	68.6
Sjælland (uden Kjbhv.)	524	16.6	7,102	6.2	45	6.9	8,604	2.1	569	14.8	15,706	3.0	3.0	3.0
Bornholm	134	4.2	4,420	3.8	8	1.2	1,457	0.4	142	3.7	5,877	1.1	1.0	1.3
Lolland-Falster	211	6.6	2,364	2.0	13	2.1	2,114	0.5	224	5.9	4,478	0.9	0.9	0.9
Fyn	904	28.4	58,700	50.9	49	7.5	7,979	1.9	953	24.9	66,679	12.8	12.9	13.4
Øerne, (uden Kjbhv.)	1,773	55.8	72,586	62.9	115	17.7	20,154	4.9	1,888	49.3	92,740	17.8	17.8	18.6
Jyllands Østkyst	598	18.8	9,279	8.0	66	10.1	10,648	2.6	664	17.3	19,927	3.8	3.9	3.9
Jyllands Vestkyst	172	5.4	10,491	9.1	52	8.0	22,508	5.6	224	5.9	32,999	6.3	6.1	6.4
Byerne ved Limfj.	312	9.8	5,539	4.8	23	3.5	8,406	2.1	335	8.7	13,945	2.7	2.4	2.5
Jylland	1,082	34.0	25,309	21.9	141	21.6	41,562	10.3	1,223	31.9	66,871	12.8	12.4	12.8
Ialt	3,179	100.0	115,390	100.0	652	100.0	406,365	100.0	3,831	100.0	521,755	100.0	100.0	100.0

»British Rule« som Maalingsregel) mellem mindre Skibe, der væsentlig gaar i Kystfart, Skibe af Mellemstørrelse og store Skibe.

Det fremgaar heraf, at det er de smaa og de store Skibe, der er gaaet frem saavel i Antal som i Tonnage, medens Mellemstørrelsen har været i Tilbagegang. For Kystskibene iagttager man Tilvæksten i Antal baade for Sejlskibene og for Dampskibene, hvorimod der i Tonnagen er en mindre Afgang for Sejlskibene, men en betydelig Tilgang for Dampskibene; i Gruppen af de mellemstore Skibe falder Nedgangen kun paa Sejlskibene. Fremgangen for de store Skibe skyldes udelukkende Dampskibene, idet der, i endnu stærkere

Af meget store Skibe, Skibe paa over 1,000 R.-T., fandtes der 148 ved Udgangen af 1909, nemlig af Sejlskibe 9 med 14,072 R.-T. og af Dampskibe 139 med 224,887 R.-T.

Fordelingen af det egentlige Danmarks Handelsflaade paa de enkelte Landsdele ved Udgangen af 1909, ses af Tab. IV.

Det fremgaar heraf og af en Oversigt over Handelsflaadens Størrelse for forskellige Tolddistrikter, at Tonnagen fra 1870 er vokset i Kjøbenhavn fra 49,771 til 362,144 R.-T., altsaa til over det syvdobbelte; for Esbjerg, i hvis Distrikt der i 1870 kun fandtes ganske enkelte smaa Fartøjer, til 24,605 R.-T., og for Marstal og

Svendborg, hvis Flaader ganske overvejende bestaar af Sejlskibe, tilsammen fra 26,132 til 54,304 R.-T., altsaa til over det dobbelte, medens den for det øvrige Land, taget under ét, er aftaget fra 102,650 til 80,691 R.-T.

Handelsflaaden i Kjøbenhavn i 1909 bestod for den aldeles overvejende Del af Dampskibe, idet Sejlskibsflaaden var aftaget fra 42,300 R.-T. i 1870 til 17,495 R.-T. i 1909, af hvilke sidste omtrent en Fjerdedel hørte til Pramme og Lægtene, der jo egentlig snarere gør Tjeneste i Damp- end i Sejl fart. Ogsaa i Esbjerg er Dampflaaden dominerende; den er her i de sidste 13—14 Aar forøget med c. 20,000 R.-T. og omfattede i 1906 36,0 pCt. af Provinsernes hele Dampflaade. — Da en saa stor Del af Dampflaaden falder paa Kjøbenhavn, maa den foran omtalte Bevægelse i Dampskibs-Tonnagen gennem det sidste Femaar, nemlig en stærk Opgang i Periodens tre første Aar, en mindre Nedgang i det fjerde Aar og paany Opgang i det sidst forløbne Aar, ogsaa findes ved Kjøbenhavns Dampskibs-Tonnage. De kjøbenhavnske Dampskibe var gennemsnitlig langt større end Provinsernes, nemlig i 1909 870 R.-T. imod 463 i Esbjerg og 190 R.-T. i det øvrige Danmark. Af Hovedstadens Dampflaade ejede i 1909 et enkelt Aktieselskab »Det forenede Dampskibs-Selskab« 69 Skibe med 75,405 R.-T. (Samme Selskab ejede, naar Sejlskibe, Lægtene og Skibe i Provinserne medregnes, i 1909 ialt 149 Skibe med 94,107 R.-T.).

For de to Sejlskibspladser Marstal og Svendborg under ét er, som nævnt, Tonnagen meget stærkt forøget siden 1870: men Tilvæksten har ikke været lige stor for hver af dem. Marstal, der i 1870 havde den mindste Tonnage, har nu den største, nemlig 28,804 R.-T. (for Sejl- og Dampskibe tilsammen). Marstals Sejlflaade kulminerede i 1903 med 30,126 R.-T. (fordelt paa 297 Skibe) og Svendborgs i 1889 med 27,815 R.-T. (285 Skibe). Indtil 1907 havde ogsaa Fanø en Handelsflaade paa over 10,000 R.-T.; men den er i Løbet af de to sidste Aar gaaet ned til 8,244 og er derfor ikke, som tidligere, anført særskilt, men er gaaet ind under »De øvrige Provinser med tilhørende Tolddistrikter«. Der har altsaa, siden Fanøs Sejlflaade i 1896 var paa sit Højdepunkt med 45,351 R.-T. (116 Skibe) og indtil 1909, da dens Tonnage er 7,968 R.-T. (27 Skibe), fundet en Nedgang Sted paa 89 Skibe og 37,383 R.-T. Medens Fanøs Sejlflaade bestaar af forholdsvis faa, men store Skibe, er det omvendte Tilfældet for Svendborgs og til dels for Marstals Vedkommende. Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i 1909 var 87 R.-T. i Svendborg og 98 R.-T. i Marstal, medens den var 295 R.-T. paa Fanø. Henvend Halvdelen (11) af Fanøs 27 Sejlskibe havde en Tonnage paa over 200 R.-T., medens alle Svendborgs 251 paa 5 nær var mindre end 200 R.-T.

De øvrige Provinser samledes Handelsflaade er i Antal vokset med over 400 Skibe, men er i Tonnage c. 22,000 R.-T. mindre end for 39 Aar siden. For Sejlskibsflaaden var der en Opgang i Tidsrummets første Del (under hvilken Tonnagen for Helsingør og Dragør, begge Steder bragtes op til over 12,000 R.-T.); men fra 1880erne og navnlig fra 1890 er Sejlskibsflaaden i stadig Nedgang, fra regnet 1902, 1906 og 1909, hvor en mindre Opgang har fundet Sted, og samtidig er Dampflaaden ikke væsentlig udvidet, idet dens Tonnage i de 19 Aar fra 1890 til 1909 kun er vokset med 13,000 R.-T. Der har ved næsten alle de enkelte Byer været Tilbagegang for Sejlflaaden og Stagnation for Dampflaaden. Tonnagen for Aalborg var 9,236 R.-T., for Aarhus 5,322 R.-T., Korsør 4,924 R.-T. og Odense 4,210 R.-T. Seks Byer, nemlig Helsingør, Rønne, Rudkjøbing, Frederikshavn, Nykjøbing M. og Vejle havde en Tonnage mellem 2,000 og 4,000 R.-T.; for alle de øvrige Tolddistrikter var Tonnagen i 1909 mindre end 2,000 R.-T. Medens saaledes kun 10 Byer (foruden Fanø) i 1909 havde en Tonnage, der var større end 2,000 R.-T., var dette for 29 Aar siden Tilfældet med 19 Byer, og det kan yderligere nævnes, at der for flere af de nysnævnte 10 Byer har været

Nedgang siden 1880; nævneværdig Fremgang viser kun Korsør (med en Tonnage af 4,924 R.-T. i 1909 mod 1,713 R.-T. i 1880), Aalborg (9,236 R.-T. mod 4,467 R.-T.) samt Nykjøbing p. Mors (2,016 R.-T. mod 1,007 R.-T.).

Gennemsnits-Størrelsen for Sejlskibe i de øvrige Tolddistrikter var i 1909 kun 20,9 R.-T. pr. Skib, idet der fandtes 2,190 Sejlskibe med 45,629 R.-T. En væsentlig Del af Antallet er imidlertid Fiskefartøjer, hvis Gennemsnits-Tonnage kun er c. 8 R.-T., saa at Gennemsnits-Tonnagen for de Sejlskibe, der benyttes i Fragttjeneste, er ikke saa lidt højere end de 20,9 R.-T.

Endnu skal vedrørende Fordelingen mellem Byerne af de meget store Skibe anføres, at af Skibe paa over 1,000 R.-T. var af Sejlskibe 4 hjemmehørende i Kjøbenhavn, 4 paa Fanø og 1 i Vejle, og af Dampskibene 135 i Kjøbenhavn, 1 i Odense, 1 i Aalborg, 1 i Aarhus og 1 i Esbjerg.

Om Skibsfarten i 1909 meddeles bl. a. følgende Oplysninger: Den samlede Godsmængde, der pr. Skib er ført mellem Danmark og Udlandet har udgjort 5,038,000 R.-T. mod 4,995,591 i 1908 og 5,120,621 i 1907. Den udgaaende Bestuvning, som i Reglen udgør c. en Fjerdepart af den samlede Bestuvning, har været i nogenlunde jævn Opgang fra Aar til Aar; kun i 1909 er der nogen Nedgang, men dette er altsaa i den samlede Bestuvning opvejet ved en saa meget desto større Opgang i den indgaaende Bestuvning. Disse Forhold svarer til de samtidige Forandringer i Danmarks Vareindførsel og Vareudførsel.

Antallet af ind- og udgaaende Sejlskibe (i almindelig Fart og Havariskibe) udgjorde 23,830 med en Tonnage af 1,313,600 R.-T. mod 25,874 Skibe med 1,386,900 R.-T. i 1908, og Antallet af ind- og udgaaende Dampskibe var i 1909 40,955 med 14,939,700 R.-T. mod 40,630 Skibe med 14,458,614 R.-T. i 1908.

Størsteparten af Danmarks Skibsfart foregaar paa Sverig, Tyskland og England. Derefter følger i den indgaaende Fart Rusland (med Finland) og Nordamerika, og i den udgaaende Fart Rusland og Norge.

I 1909 var det samlede Antal Skibsbesøg af danske Skibe i udenlandske Havne 26,287 mod 27,244 i 1908.

Den opsejlede Bruttofragt paa Udlandet er for 1909 opgjort til 72,014,000 Kr., og hertil kommer endvidere et Beløb for Maanedsfraagt paa 1,558,000 Kr., saaledes at den samlede Bruttoindtægt for danske Skibe i udenrigs Fart har udgjort 73,572,000 Kr. I 1907 var det tilsvarende Beløb 79,082,000 Kr. og i 1908 72,883,000 Kr. Af det betydelige Fald i Bruttofragten i dette Aar, $6\frac{1}{4}$ Million Kr., er kun en lille Del, nemlig $\frac{2}{3}$ Million Kr., genvundet i 1909. For Dampskibene alene er Bedringen dog noget større, men for Sejlskibene var der en usædvanlig stor Nedgang i Bruttofragten.

Lov om Tilsyn med Dampskibe.

Det af Landstinget nedsatte Udvalg angaaende Forslag til Lov om Ændring i Dampskibstilsynsloven af 13. Februar 1903 (*Dansk Søfartstidende* Nr. 77, d. A., indeholder Lovforslaget) har den 8. December med Jørgen Berthelsen som Formand og Ordfører afgivet følgende Betænkning:

»Udvalget erkender Nødvendigheden af, at vore Love ere saaledes, at de kunne sikre vore Skibe Anerkendelse paa de Pladser, særlig England og Frankrig, som danske Skibe stadig staa i Rapport til. Det foreliggende Lovforslag er i alt væsentlig begrundet derpaa, og Udvalget kan i det hele og store tilræde dette.

Men Bestemmelser af den Art kunne jo ikke gennemføres uden Udgift for Skibsfarten, og da det maa indrømmes, at nærværende Tid er mindre gunstig for Skibsfarten, har man haft sin Opmærksomhed henvendt paa, at Byrderne ikke blive større end nødvendigt,

og at de Skibe, som ikke befare Havne, hvor slige Regler kræves, fritages derfor. Bestemmelser, der f. Eks. passe for Frankrig, som har andre Klimaforhold, og som maaske kunne være nødvendige der, vilde i flere Tilfælde, overført paa danske Forhold, være temmelig overflødige og byrdefulde uden at være til nævneværdig Nytte.

Naar Udvalget ogsaa kan tiltræde den Bemyndigelse, der gives Ministeren efter § 4, er det ud fra den Forudsætning, at saadanne Tilfælde sjældent ville indtræffe, og at Ministeren ikke træffer Afgørelse uden i Forvejen at have indhentet Erklæring f. Eks. fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart eller tilsvarende Institutioner.

Foranlediget ved Udtalelser under Lovforslagets 1ste Behandling og efter Anmodning fra Kaptajn Erichsen har Udvalget overværet en Prøve paa det af ham opfundne patenterede, automatisk virkende Apparat til Udløsning af Redningshaade og lignende. Udvalget stiller ikke noget Forslag i den Anledning, men udtaler sin Anerkendelse af Opfindelsen med Tilføje, at Apparatet maa anses for betydelig mere betryggende end de nu anvendte Redningsmidler og derfor kan anbefales.

Et Mindretal (C. C. Andersen) stiller Ændringsforslaget under Nr. 4, som gaar ud paa at udvide Tilsynet med et Medlem, der udnævnes af Ministeren for Handel og Søfart efter Indstilling af Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund. Ved Bestemmelsen i Lovforslagets § 1, om at indføje et nyt Lit. u i Lov Nr. 16 af 13. Februar 1903, drages et Omraade ind under denne Lov, som i særlig Grad berører Skibsmandskabets Interesser. Det vil derfor være ønskeligt og af Betydning for Skibsmandskabet, om dette blev særligt repræsenteret i det Tilsyn, som skal paase, at Lovens Bestemmelser overholdes.

Ændringsforslag:

Af Udvalget:

Til § 1.

- 1) I 3dje Stykke, næstsidste Linie, udgaa Ordene »Sejl og«.

Til § 4.

- 2) I 2det Stykke, Linie 4, efter »Fartøjer« indsættes: »for saa vidt disse fare paa de paagældende Nationers Havne«.

Af Ministeren for Handel- og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

3) Efter § 4 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»§ 11 i den i § 1 nævnte Lov affattes saaledes: Ethvert Skib eller Fartøj, som i Medfør af § 1 er det offentlige Tilsyn underkastet, skal synes,

a) forinden det tages i Brug enten som nyanskaffet eller efter foretaget Hovedreparation af Skrog eller Maskineri samt derhos

b) 1) een Gang hvert Aar, dersom det er af de i § 31 nævnte Passagerskibe, jfr. dog nedenfor under Nr. 2,

2) een Gang i Løbet af hvert andet Aar, dersom det er et aabent Passagerfartøj eller et andet Skib eller Fartøj hørende under denne Lov. Dog kan det af Ministeren for Handel og Søfart bestemmes, hvorvidt og til hvilken Tid de i denne Lovs § 18, 2det og 3dje Stykke, nævnte Efter-syn, ville være at foretage ogsaa i de mellemliggende Aar«.

Af et Mindretal (C. C. Andersen):

4) Efter § 4 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»Første Punktum i § 17 i den i § 1 nævnte Lov affattes saaledes:

»Til at foretage Syn over de i denne Lov omhandlede Skibe og Fartøjer udnævnes for 4 Aar ad Gangen af Ministeren for Handel og Søfart i de Havne eller Steder i Kongeriget, hvor denne anser det nødvendigt, fem sagkyndige Mænd, af hvilke een skal være søkyndig, to maskinkyndige, een skibsbygningskyndig, medens en femte skal være en særlig Repræsentant for Skibsmandskabet«.

2det Stykke i samme Paragraf affattes saaledes:

»Ministerens Udnævnelse af Synsmænd foregaar i Kjøbenhavn, af de fire førstnævnte Synsmænd efter Indstilling af Sø- og Handelsretten, og af den femte Synsmand efter Indstilling af Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund, der til enhver ledig Plads bringer 3 Personer i Forslag. I det øvrige Land foregaar Udnævnelsen efter indhentet Erklæring af vedkommende Amtmand og af Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund«.

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

5) Efter § 4 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»I andet Stykke af § 20 i den i § 1 nævnte Lov udgaa Ordene »§ 11 og«.

Af Udvalget:

Til § 5.

6) Efter Ordet »Beløb« i Linie 3 sættes Punktum. Resten af Paragraffen udgaa.

Af Udvalget:

7) Efter § 5 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»I § 23, 2det Stykke, i den i § 1 nævnte Lov indføjes efter »bestemte Fartøjer« Ordene: »samt Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft«.

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget.

8) Efter § 5 indsættes en ny Paragraf saalydende:

»Til § 29 i den i § 1 nævnte Lov føjes som nyt Stykke:

»Bestemmelserne i denne Paragrafs 1. Stykke kunne af Ministeren for Handel og Søfart efter Omstændighederne bringes til Anvendelse paa saadanne Skibe eller Fartøjer, som uden at ejes af Staten, dog ere dennes Raadighed eller direkte Kontrol undergivne«.

Af Udvalget:

Til § 6.

9) 1ste Linie affattes saaledes:

»Til 2det Stykke af § 31 i den i § 1 nævnte Lov føjes et nyt Punktum saalydende:

»Dog nedsættes Tallet til 12 for de Skibe, der sejle paa saadanne Nationers Havne, af hvilke denne Minimumsgrænse stilles som Fordring for Opnaelse af Anerkendelse«.

Af Ministeren for Handel og Søfart, tiltraadt af Udvalget:

10) 2det Stykke affattes saaledes:

»I 4de Stykke af samme Paragraf ændres Ordene »Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft« til »Lodsfartøjer«.

Fragtmarkedet.

Fragtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet vedvarende mat med Mangel paa Laster, saa at flere Sejlere lægges op. Østersøhavnene har intet at byde paa; Danmark har derimod enkelte Kornlaster. Vestsverig er fremdeles uden Liv, medens Østnorge har enkelte Træ-, Is- og Feldspathlaster for mindre Skibe og til lave Rater, hvorpaa der kun reflekteres for Tonnage, der er bestemt til disse Havne.

Returfragter Vest fra er der fremdeles Mangel paa for de noget større Sejlere, medens de mindre er lettere at anbringe for Kul- og Foderstoflaster.

For de mindre Skibe begynder Befragtningerne nu at blive færre, og flere Skibe har allerede lagt op. Fra Nordtyskland sluttedes dog atter flere Skibe, saaledes fra Stralsund 5½ M., Wismar 5 M., Lübeck 5 M. og Rostock 4 M. alt for Rug, og der placeres endnu nogle Skibe til lignende Rater. Danmark har fra Provinserne kun haft meget lidt, fraregnet Sukker til Kjøbenhavn; herfor opnaedes 30 Øre fra Sakskjøbing. Kjøbenhavn har af disponible Ladninger saa godt som slet ingen. Fra ventende Hvededamper er sluttet til Odense 15 Øre, Horsens 16 Øre; endvidere sluttedes Soyakager til Åhus 3½ Kr.: der udbydes ellers endnu nogle Hvedeparthier til danske og sydsvenske Havne.

Fra Sø og Land.

Svendborg Navigationsskole. 3dje Eksamen i Aaret 1910 afsluttedes den 7. December. Skolen havde til den almindelige Styrmandseksamen (1. Afdeling) indstillet 16 Elever, til den udvidede Styrmandseksamen (2. Afdeling) i Navigation 7, i Geografi og Vejrlære 6, i Søret og Handelsvidenskab 6, i Engelsk 3 samt endvidere til Sætteskipperprøven 1.

I alt 24 Elever, som alle bestod.

I Aaret 1910 har Skolen indstillet til 1ste Afdeling 35 Elever, til 2. Afdeling i Navigation 19, i Geografi og Vejrlære 18, i Søret og Handelsvidenskab 18 og i Engelsk 10 samt til Sætte- og Fiske-skipperprøven 10.

I alt 66 Elever, som alle bestod.

Havarier og Forlis.

Sen møcks, Skounert af Riga, kom d. 8. ds. paa Grund ved Sønder Røse i tæt Taage; blev af Svitzers bragt flot og ind til Kjøbenhavn.

Bingen, Dpsk. af Bremen, kom d. 9. ds. paa Rejse fra Me-thil med en Ladning Kul paa Grund ved Læsø. Kom flot ved egen Hjælp ved at kaste af Ladningen.

Constantin, Dpsk. af Aarhus, kom d. 8. ds. paa Rejsen fra England med Kul og Stykgods paa Grund ved Tornby; kom med Sviters Assistance flot og ind til Frederikshavn for Dykkerundersøgelse; efter denne fortsatte Skibet til Aarhus, hvor Søforklaring afgives.

Bogstad, Dpsk. af Kristiania, kom d. 7. ds. paa Rejsen fra Newcastle til Pillau paa Grund ved Hornbæk, men blev senere bragt flot af norsk Bjergningsdamper »Uræd« og i Havn for Dykkerundersøgelse.

Lady Furness, Dpsk. af København, har paa Elben været i Kollision med engelsk Damper »Ribera« og faaet en Del Skade; er indgaaet til Hamburg.

Emma, Skonnert af Jonstorp, kom d. 11. ds. paa Grund ved Dragør. Skonnerten blev bragt flot og slæbt ind til København.

Rusland, Dpsk. af København, har i Nærheden af Anholt været i Kollision med en Damper, hvorved en Del Skade opstod, som nødsagede Rusland til at returnere til København.

Fortuna, dansk Skonnert, er paa Rejsen til Fécamp indkommen læk til Granton; maa losse og reparere.

Frederiksborg, Dpsk. af København, kom d. 8. ds. paa Grund paa Elben. Skibet har Assistance.

De to Venner, Galease af Nakskov, er d. 10. f. M. afsejlet fra Bagenkop paa Langeland til København, og siden er der intet hørt eller set til Skibet, hvorfor man antager, at det er gaaet under med Mand og Mus.

Napoli, Dpsk. af Eshjerg, der d. 7. ds. strandede ved Arkø, er nu totalt Vrag.

Skibet, der er bygget i 1888 i Kiel, maalte 461 Netto Reg.-Tons.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 9./12. — Alexandra, Nielsen, afg. herfra 8./12. til Antwerpen. — Algarve, Borries, ank. hertil 8./12. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Bergen 11./12. Nord paa. — A. N. Hansen, Kruse, afg. herfra 9./12. til Riga. — Antwerpen, Madsen, pass. Gibraltar 3./12. hertil. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 9./12. — Arno, Gjerløff, ank. Savona 7./12. — Aurora, Fischer, ank. hertil 8./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, pass. Quessant 11./12. for Dunkerque. — Beira, Lunge, afg. Cadix 11./12. til Lissabon. — C. F. Tietgen, Thomsen, pass. Pentland 11./12. for Kristiansand. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Swansea 8./12. til Marseille. — Christian IX, Holm, afg. London 10./12. hertil. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 9./12. — Douro, Søberg, afg. Antwerpen 11./12. til Rotterdam. — Eshjerg, Strulve, ank. hertil 12./12. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, afg. Pillau 11./12. hertil. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 6./12. — Georgios, Sørensen, afg. Libau 10./12. til Hull. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 8./12. hertil. — Hengest, Munk, afg. Riga 10./12. hertil. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 9./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. herfra 8./12. til Newcastle. — Jolantha, Simonsen, afg. herfra 10./12. til Riga. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 11./12. til London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./12. til Boston. — Kiev, Jørgensen, ank. Riga 10./12. — Kursk, Gommesen, ank. Danzig 9./12. — Leopold II, Christensen, ank. Hull 7./12. — Loire, Craignou, pass. Holtenau 11./12. hertil. — Louise, Larsen, afg. Antwerpen 8./12. til Havre. — Louisiana, Ørsted, afg. Filadelfia 23./11. hertil. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Antwerpen 30./11. — Morsø, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskø, Jønsen, ank. Pillau 11./12. — Nicolai II, Jørgensen, ank. Tunis 8./12. — Nordjylland, Jacobæus, pass. Brunsbüttel 10./12. for London. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Dunkerque 10./12. — Omsk, Harder, afg. herfra 10./12. til Libau. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. Filadelfia 29./11. — Perm, Gotthardt, ank. London 6./12. — Pregel, Iversen, afg. herfra 10./12. til Riga. — Saga, Wiberg, afg. herfra 10./12. til Riga. — Seine, Dampt, afg. Riga 10./12. til Bordeaux. — Texas Clauson Kaas, ank. hertil 8./12. — Thyra, Jacobsen, afg. Bergen 10./12. til Haugesund og Stavanger. — Tiber, Bech, ank. Naples 11./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 11./12. — United States, Gotsche, afg. Kristiansand 10./12. til New York. — Viking, Meyer, ank. Stettin 10./12. — Hans Hude, afg. Swansea 7./12. hertil. — Karin, afg. Liverpool 10./12. hertil. — Vadsø, afg. herfra 10./12. til Manchester.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Hamburg 8./12. til Methil. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 10./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. London 30./11. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 3./12. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 8./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Libau 10./12. — Michael Outechoukoff, Harboe, ank. Blyth 9./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Skadowsk 6./12. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 5./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Svendborg. — Newa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Frøen. Austa, Bagger, afg. København 7./12. — Frøja, Nielsen, ank. Riga 6./12. — Vera, Thing, afg. Libau 9./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 9./12. — Helene, Sørensen, afg. Riga 11./12. — Sjælland, Dam, afg. Blyth 10./12. — Agnete, Hansen, ank. Riga 10./12. — Hermia, Sonnichsen, afg. Seaham 9./12. — Alice, Schultz, ank. Odense 9./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Penang 26./11. til Suez. — Samui, de Fine Licht, ank. Singapore 8./12. — Pangan, Gabe, afg. Galle 8./12. til Penang. — Chumpon, Hansen-Raun, afg. Antwerpen 3./12. til Genua. — Bandon, Thomsen, afg. Pola 3./12. til London. — Indien, Jensen, ank. Port Said 9./12. — Tranquebar, an Deurs, ank. Port Said 24./11. — Siam, Knudsen, afg. Sabang 2./12. til Hongkong. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./12. til Marseille.

Vestindisk Afdeling: St. Jan, Ingemann, ank. Rotterdam 8./12. — St. Thomas, Hansen, afg. St. Thomas 28./11. til London. — St. Croix, Kall, ank. St. Thomas 5./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, ank. Riga 4./12. — London, Bom, afg. Blyth 9./12. til København. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 8./12. — Bryssel, Kaas, afg. Königsberg 6./12. til London.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunkerque 3./12. — Wien, Boeck Hansen, ank. København 7./12. — Roma, v. Thun, afg. Sunderland 6./12. til Swinemünde.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Hull 6./12. til København. — Rinfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 9./12. — Skinfaxe, Faber, ank. København 7./12. — Gulfaxe, Petersen, afg. Rotterdam 7./12. til Aarhus. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Newcastle 6./12. til Königsberg.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Rotterdam 7./12. — Ekliptika, Hemmingsen, ank. Newcastle 9./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Liverpool 9./12. — Urania, Causen, afg. Newcastle 8./12.

Nordse. Nordland, Møller, afg. Libau 9./12. — Kronprins Frederik, Andresen, ank. Libau 5./12. — England, Andersen, afg. Boness 7./12. — Holland, Poulsen, ank. Methil 8./12. — Rusland, Bennetzen, pass. Helsingør 10./12. for Udg.

Europa. Europa, Hansen, afg. Honfleur 10./12. — Frankrig, Friis, afg. Windau 4./12. — Tyskland, Danstrup, ank. Libau 5./12. — Belgien, Nielsen, ank. Hull 9./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Hamburg 6./12. til Liverpool. — Nautik, N. Nielsen, afg. Elicante 6./12. til Sevilla. — Nexos, Basse, ank. Dalsbruk 10./12. — Ellen, Hansen, ank. Wifstavarf 9./12. — Fylla, Christensen, pass. Gibraltar 6./12. for Bremen. — Gerda, Iversen, ank. Newcastle 10./12. — Inger, Schiff, afg. Glasgow 9./12. til Methil. — Johanne, Thøgersen, pass. Gibraltar 5./12. for London. — Karla, K. M. Nielsen, afg. Bandholm 9./12. til Gefle. — Laura, Pedersen, ank. Cartagena 9./12. — Cito, Jepsen, ank. Mariagerfjord 9./12. — Bodil, Schou, ank. Valencia 10./12. — Dagmar, Mathiasen, ank. Pressall Jetty 9./12. — Norma, Mikkelsen, pass. Helsingør 8./12. for Nantes. — Alfa, Lauritsen, afg. Räsö 8./12. til Antwerpen. — Nora, Larsen, afg. Aarhus 7./12. til Dunkerque.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Kingston 3./12. — Martha, Christensen, afg. Bona 30./11. — Elna, Rathje, ank. Marseille 8./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 9./12. — Simone, Møller, afg. Sfax 7./12. — Jeanne, Terkildsen, afg. Bona 8./12. — Vera, Riso, ank. Brest 10./12. — Daisy, Lagesen, ank. Newport 11./12. — Anne, Leth, ank. Toulon 8./12. — Kamma, Løffler, ank. Reudsborg 7./12.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Hamburg 8./12. — Nelly, Clausen, ank. San Nicolas (Sardinien) 7./12. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 9./10. til London. — Lilly, Nielsen, afg. Barcelona 9./12. til Valencia. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 10./12. — Dagny, Sørensen, ank. Marseille 10./12. — Mary, Bang, ank. Nakskov 10./12.

Era. Enigheden, Jensen, ank. Seaham 6./12. — Energi, Jensen, ank. Havil 6./12.

Sejlskibe.

Era. Ingolf, Olsen, ank. Stubbekjøbing 6./12. — Kodan, Hansen, ank. Cadiz 6./12. — Anne, Schmidt, ank. Rønne 6./12. — Vega, Hansen, ank. Cardiff 6./12. — Signe, Hansen, ank. Nakskov 7./12. — Fremad, Hansen, ank. Guernsey 7./12. — Maagen, Mortensen, ank. Gravesend 7./12. — Valkyrien, Weber, er ank. Maracaibo. — Atlantic, Rasmussen, ank. La Guirac 7./12. — Yrsa, Hansen, afg. Trapani 8./12. til Strömstad. — Johanne, Stegmann, ank. Kolberg 8./12. — Mars, Stegmann, ank. Stolpemünde 9./12. — Freya, Petersen, ank. Kjøge 9./12. — Dronning Louise, Lauritzen, ank. South Alloa 9./12. — Hertha, Krull, ank. Portsmouth 9./12.

INDHOLD

Meddelelser fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart. — København, den 13. December 1910. — Danmarks Handelsflaade i 1909. — Lov om Tilsyn med Dampskibe. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provieringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.
Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjersch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forhryringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,
Telf. Blikkenslager. 1167

Alt Skibsarbejde udføres Lille Strandstræde 3.

Th. Iversen
Skibsproviantering.

Al Slags Proviant samt Skibsinventar.

Nykjøbing M.

Ekstra prima amerikansk

Bomuldsdug
faas billigst hos

H. Halmøe,
Nyhavn 31.

Skriv efter Prøver og Priser.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46, 2. Træffes Kl. 10-12 og 7-8; for Damer Kl. 6-7

St Petersburg Tigr.: „Hansenc“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St. Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt.
Tigr.: „Hansenc“
Cronstadt

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.

Aalborg.
CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.)
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutskär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand, Örnköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

AXEL LUND A/S
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsrederi.
Grundlagt 1851.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverandør til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar, Ankre. Kæder etc.

Husk.
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

„GIDEON“
Motoren for Benzln,
Petroleum, Raaolie ell. Sugegas
Rud. Kramper & Jørgensen
Tig.: Kramper Horsens Telef. Nr. 42

Jens Grouleff, Aarhus
anbefaler
Skibs-Lanterner og Inventar
Møllergade Nr. 26, ved Havnen.

JOHN WATT & Co.,
LTD., HULL.
Skibsmæglere & Befragtningsagenter.
Agenter for
Nordisk Skibsrederforening.
Bunkerkul leveres ved alle Humberhavne.
Tel.-Adr.: „BALTIC HULL“.

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. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, den 16. December 1910.

Panama Kanalen. I Følge »Shipp. Gaz.« holdt Dr. Vaughan Cornish, som har foretaget to Besøg ved Panama Kanalen, fornylig et Foredrag i »Royal Society of Arts« om »Panama Kanalen i 1910«. Kanalen vil faa en Længde, fra dybt Vand i det Karaibiske Hav til dybt Vand i Stillehavet, af omtrent 50½ Sm. Den vil faa en Minimums-Dybde ved Middelvandstand af 41 Fod, en Minimums-Bredde af 300 Fod, en Niveau-Kanal af omtrent 7 Sm.s Længde i det Karaibiske Hav og af omtrent 8½ Sm. i Stillehavet. Resten af Kanalen bliver en Slusekanal støttet af Dæmninger. Der bliver ved hver Ende af denne et dobbelt Sæt af tre Sluser. Hver Sluse hæver c. 30 Fod, har en brugbar Længde af 1,000 Fod og en Bredde af 110 Fod. Mellemliggende Porte vil imidlertid blive benyttet for Skibe af almindelig Størrelse, hvorved Forbruget af Vand for Sluserne vil blive reduceret med 30 à 40 pCt.

Efter de Erfaringer, som er indvundet i de sidste to Aar, tror Dr. Vaughan Cornish, at den amerikanske Regering har Grund til at være glad over, at den ikke bestemte sig for Bygningen af en Niveau-Kanal, da det synes tvivlsomt om en saadan kunde have været udført. Der- som man paa Forhaand havde anet de Vanskeligheder, som har vist sig i det Afsnit af Kanalen, som kaldes Culebra Cut, er Doktoren overbevist om, at man vilde have foretrukket at faa en Kanal, hvis Overflade laa 110 Fod over Havel i Stedet for som nu kun 85 Fod, og saa en Sluse mere ved Bohio. Med en saadan Højde og en Bredde i Bunden af 200 Fod vilde Culebra Cut rimeligvis ikke have frembudt videre Vanskeligheder. Ekstrasluserne havde ikke været noget nyt Problem, og da man nu en Gang var tvunget til at finde sig i Ulemperne ved en Slusekanal, saa var det af mindre Betydning, om man havde seks eller otte Sluser. Paa Stillehavssiden er 5 Sm. af Kanalen fra Sluserne til dybt Vand færdige. Kanalens Dybde er 45 Fod under Havets Middelvandstand, hvilken Dybde vil blive bibeholdt ind til den underste Sluse ved Miraflores. Men da den hele Vandstands-forskel er 23 Fod, kan det ske, at Vandstanden paa denne Del af Kanalen kan gaa ned til 33½ Fod. Dette vil dog kun kunne ske for en Time eller to, og Gennemsnitsdybden for den største Del af hver Dag vil altid være mere end 40 Fod.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, 14. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Svær Fastis.

Strømstad. Idefjorden: Dels brudt Is, dels isfrit, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Pillau. Reviret: Isforholdene ubekendt paa Grund af usigtbart Vejr. Istakst.

Konsulatvæsnet. Den Assistent i Udenrigsministeriet C. M. Rottbøll meddelte Konstitution som lønnet Vicekonsul til Tjeneste i London bortfalder fra 1. Januar n. A. at regne, og fra samme Dato er kst. Vicekonsul, Cand. jur. M. Sehested beordret til Tjeneste i London.

Søretsdøm. Ved Helsingør Søret blev Damperen »Emma Minlos« af Lübeck den 8. ds. dømt til at betale tremastet Skonnert »Apollonia« af Mariehamn Kr. 12,182.13 med Renter i Anledning af, at Damperen den 23. August 1909 paa Helsingørs Red paasejlede Skonnerten, der laa for Anker. Sagens Omkostninger ophævedes.

Skibsfarten paa Kronstadt. Kronstadt, 13. December. (Ritz. Bur.) Isbrydere har i Dag banet Vej for de sidste Dampere ud til rum Sø. Skibsfarten er dermed sluttet.

Redere og Søfolk. Et planlagt Fællesmøde mellem Repræsentanter for Arbejdsgiverforeningen, De samvirkende Fagforbund, Søfyrbødernes Forbund og Sø-mændenes Forbund er i Følge »Natt.« paa Grund af Direktør Colds Rejse til Amerika udsat til mellem Jul og Nytaar.

Lloyds Agentur, der tidligere indehaves af Firmaet Hecksher & Søn Konsul P. Fisker, er bleven tildelt Det forenede Dampskibsselskab.

Agenturet repræsenteres herefter af Direktør N. Høst.

Lov om Tilsyn med Dampfartøjer. I Landstingets Møde den 14. ds. vedtoges Forslaget til Lov om Ændringer i Dampskibstilsynsloven, efter at C. C. Andersen havde taget det af ham stillede Ændringsforslag tilbage, enstemmigt ved anden og tredje Behandling med de af Søfartsministeren og Udvalgets Flertal stillede Ændringer.

Allerede i Gaar naaede Forslaget frem til første Behandling i Folketinget. Efter nogen Debat, hvorunder der fra Socialdemokraternes Side rejstes forskellige Krav, bl. a. indbefattende det i Landstinget af C. C. Andersen fremsatte Ændringsforslag, henvistes Forslaget til et Elleve-mands Udvalg.

Loven ventes dog at blive færdig fra Rigsdagens Side inden Jul.

D'Hrr. Skibsførere og Styrmand bedes henlede Søfolkernes Opmærksomhed paa, at de har Adgang til gennem Konsulaterne paa de betydeligere Pladser at sende Pengebeløb fra 10-500 Kr. hjem til Udenrigsministeriet, der besørger Pengene indsati Landmandsbanken eller videresendt i Danmark, alt uden Udgift for Sømanden.

Sø- og Handelsretsdomme.

Dom i S. S. Nr. 45/1910, afsagt den 26. Oktober 1910. Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Skonnerten »Nikoline« af Marstal mod A/S. E. M. Z. Svitzers Bjergningsentreprise.

Den 3. Maj 1910 Kl. c 4 om Morgenen grundstødte Skonnerten »Nikoline« af Marstal, der maaler 64,52 Netto Reg.-Tons, paa Rejse fra Danzig til Svendborg med en Ladning bestaaende af c. 110,000 Kg. Rug, paa Salthammer Rev Øst for Snogebæk c. ¼ Mil fra Land. Grundstødningen skete under tæt Taage i roligt Vejr, men med en Del Dønning, saa at Fartøjet huggede noget i Grunden (der var Stengrund). Et Forsøg paa at komme flot ved at føre Varpanker med 70 Favne Trosse agterud og hive Skibet af Grunden var uden Resultat. Da en Baad ved 6 Tiden kom ud til Skibet, gik Føreren derfor i Land for at faa Assistance. Kl. c.9 afsluttede han Kontrakt med de Indstæv-

tes derværende Agent om Bjergning af Skib og Ladning paa de sædvanlige Betingelser, herunder, at Bjergelønnen skulde fastsættes ved Voldgift. Efter at Kontrakten var afsluttet, gik en Del Kystboere (Snogebæk Bjergelav) i et Antal af c. 30 Mand om Bord i »Nikoline«. De medbragte tre Motorbaade og fire almindelige Fiskerbaade. En Motorbaad blev straks sendt til Neksø efter tomme Sække, for at man kunde losse af Lasten. Da et Par Forsøg — i det væsentlige med Skibets egne Redskaber — paa at hive det af Grunden var mislykket, paabegyndtes Oplosning af Lasten i de medbragte Baade. Efter kort Tids Losning, — der blev i det hele kun lossat 89 Sække Rug, — lykkedes det Kystbjergerne — stadig med Brug af Skibets eget Anker og øvrige Redskaber — at faa Skibet, der kun havde faaet en mindre Lækage, flot c. Kl. 4 Em. Skonnerten »Nikoline« blev derefter slæbt ind til Neksø, hvor den efter Besigtelse og efter en foreløbig Reparation genindtog de 89 Sække Rug og fortsatte Rejsen til Svendborg. Der var forinden Afsejlingen paa Forlangende stillet Svitzers Bjergningsentreprise Sikkerhed for Bjergelønnen.

Efter at Bjergningskontraktens Voldgiftsbestemmelse var bleven opsagt fra Skibets Side, har Citanterne, Firmaet Jansen & Co. som Repræsentanter for Skonnerten »Nikoline« af Marstal, paastaet den Bjergeløn, der maatte tilkomme de Indstævnte, fastsat ved Rettens Dom og sig tillagt Sagens Omkostninger.

De Indstævnte har ved Kontrastævning af 21. Juni 1910 nedlagt Paastand paa exigibel Dom paa Bjergeløn efter Rettens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

Hovedcitanterne har, som en Omstændighed, der maa antages at have Indflydelse paa Bestemmelsen af Bjergelønnen, henledet Opmærksomheden paa, at der mellem Kontracitanterne og Kystboerne ved Strandingsstedet bestaar en Overenskomst om Samarbejde ved forefaldende Bjergninger. Hovedcitanterne gør gældende, at dette maa betragtes som i mange Maader uheldigt. De har blandt andet hævdet, at nærværende Sag er et Eksempel paa, at dette Forhold kan medføre, at der ikke ydes et strandet Skib saa hurtig Hjælp som ønskeligt, idet der ikke ydes Hjælp, før der er sluttet Bjergningskontrakt med det Svitzerske Selskab. Strandingen skete Kl. 4 Morgen, og først Kl. 9 blev der sluttet Kontrakt om Bjergning.

Kontracitanterne har indrømmet, at der mellem dem og Snogebæk Bjergelav er oprettet en Overenskomst, der blandt andet gaar ud paa, at de kontraherende Parter indenfor et nærmere betegnet Omraade paa Bornholm skal være fælles om alle Bjergninger, hvor en af Parterne engageres. I Overenskomsten, som Kontracitanterne har fremlagt under Sagen, er det nærmere fastsat, hvilket Materiel og Mandskab hver af Parterne skal yde ved Bjergningen. Det er endvidere fastsat, at den erhvervede Netto-Bjergeløn deles mellem Parterne, saaledes at Kontracitanterne faar tre Fjerdedele og Bjergerne én Fjerdedel af den. Kommandoen ved Bjergningen føres af Kaptajnen paa Entreprisens til Stede værende Dampet og de af Bjergelavet valgte Formænd. Sluttelig hedder det, at Bjergninger udenfor det i Kontrakten nævnte Territorium ikke vedkommer Kontrakten, men at Bjergerne ikke maa konkurrere med Entreprisen.

Parterne er enige om, at det, naar der er Tale om Bjergning af Gods, er en naturlig Sag, at Bjergningen i Almindelighed ikke paabegyndes, forinden der er afsluttet en Kontrakt mellem Skibets Fører og Bjergerne. Det, Hovedcitanterne anker over, er kun, at Landbjergerne er bunden til det Svitzerske Selskab, saaledes at de ikke kan afslutte Kontrakt, uden at det ogsaa sker paa dette Selskabs Vegne. I og for sig vil det i mange Tilfælde være i strandede Skibes Interesse, at Befolkningen paa den nærmestliggende Kyststrækning er bunden til og interesseret i øjeblikkelig at underrette et kraftigt Bjergningsselskab om stedfunde Strandinger samt opøvet i selv at tage fat, hvor der kan være noget at foretage, inden anden Hjælp

kan komme til Stede. I hvis Navn Kontrakten slutes — om i Landbjergernes eget eller i et eller andet Bjergningsselskabs og da i hvilket — og hvilket Bjergningsselskab, der underrettes, kan i og for sig være det strandede Skib ligegyldigt, naar det paagældende Selskab blot er tilstrækkelig vel udrustet og i Stand til hurtigt at komme til Stede. Den Omstændighed, at der ved Sølovens § 227 altid, uanset hvad der maatte blive bestemt i den oprettede Kontrakt, er Hjemmel til at bringe Spørgsmaalet om Bjergelønnens Størrelse for Retten, borttager den Fare for en Udbytning af den foreliggende Nødsituation, der ellers kunde være forbunden med, at Kystbefolkningen stod i Forbindelse med et enkelt Selskab. Bjergelønnen vil derfor ikke blive større, end Retten, efter at begge Parter har belyst Sagen, skønner naturligt efter de foreliggende Omstændigheder. Til Bjergningsmateriel, der skønnes tilkaldt uden rimelig Grund, vil der intet Hensyn blive taget, og hvor det skønnes, at Landbjergerne kunde og burde have fuldført Bjergningen alene, vil der ikke blive bestemt en højere Bjergeløn, fordi et Bjergningsselskab er tilkaldt, eller fordi Kontrakten ikke er afsluttet i Landbjergernes eget Navn. Grund til Klage kunde der være, hvor et strandet Skib ikke kunde faa fornøden Hjælp af nogen Del af Kystbefolkningen i Tilfælde, hvor det Svitzerske Selskab ikke havde noget Skib i Nærheden, men hvor anden Assistance kunde ydes med heldigt Resultat, men et saadant Tilfælde foreligger jo ikke her. Naar Hovedcitanterne særlig har anket over, at det tog saa lang Tid — indtil Kl. 9 om Formiddagen — inden Kontrakt blev afsluttet med Svitzers Repræsentant, og ment deri at se, at de omtalte Kontrakter medvirker til en Langsomhed, der kan blive skæbnsvanger, kan Retten ikke finde det godtgjort, at der er tilstrækkelig Grund til en Anke i saa Henseende eller til en Nedsættelse af Bjergelønnen i nærværende Tilfælde paa Grund af Mangel paa Hurtighed. Det vilde selvfølgelig være forkasteligt — ligesaavel til Skade for Bjergningsselskabet som for det strandede Skib — om selve Afslutningen af Bjergningskontrakten skulde medføre en unødigt Forsinkelse, og om ikke Kystbefolkningen var instrueret til eventuelt selv at afslutte Kontrakt, men at en saadan Omstændighed i nærværende Tilfælde har medført Forsinkelse, er ikke oplyst.

Retten ser saaledes ikke, at der er oplyst noget, der kan bebrejdes Citanterne eller bevirke en Nedsættelse af Bjergelønnen.

Bjergelønnen findes under Hensyn til samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder Værdien af Skib, Fragt og Ladning, der er angivet til c. 17,300 Kr., at kunne ansættes til 2,000 Kr., hvilket Beløb saaledes vil være at tilkende Kontracitanterne med Renter som paastaet, og saaledes at Sagens Omkostninger som indbefattet i dette Beløb vil være at ophæve.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

The Sailingship Owners' International Union.

Foreningen har fra The Sailingship Owners' International Union modtaget en Skrivelse angaaende Præmien for Salpeterladninger. Som bekendt er det denne Forenings gode Formaal saavidt muligt at opretholde sejlbare Fragter for de større Sejlskibe, engageret i længere Fart, og man maa sikkert indrømme, at Foreningen i saa Henseende har gjort, hvad der med Rimelighed kunde ventes; men det er klart, at en saadan Opgave bliver vanskelig at løse, naar ingen Tilslutning erholdes fra de skandinaviske Redere. Foreningens Sekretær har derfor anmodet vor Forening om at henlede Opmærksomheden paa The Sailingship Owners' Interna-

lional Union og dens Arbejde og at henstille til skandinaviske Sejlskibsredere at indmelde deres Skibe i nævnte Forening, for derved at støtte en god Sag.

Der kræves ikke mere end et aarligt Kontingent af £ 1.0.0 pr. indmeldt Skib, saa det skulde jo ikke være nogen Hindring.

Sekretæren henleder Opmærksomheden paa de mange Indkøb af Sejlskibe til Skandinavien, som har fundet Sted, og at det vil blive vanskeligt at opretholde Foreningen, hvis den ikke vinder Tilslutning af skandinaviske Sejlskibe.

Lastning af Træløst i Mobile og Gulfport. Dispatch.

Som bekendt er der i det saakaldte »Pixpinuscerteparti« for Lastning vedtaget »One running day and a quarter per 100 tons British net register and pro rata for every portion thereof Sundays and legal holidays excepted (unless used)«. En Baad, som maaler f. Eks. 1.600 Reg.-Tons har saaledes tyve Dage til Lastning, og naar den laster 900 Stds., bliver det kun 45 Stds. pr. Dag. Der kan selvfølgelig lastes langt hurtigere, saa Befragterne har rig Anledning til at tjene »Dispatchmoney«. Disse er fastsat til 2 pence pr. Reg.-Ton for hver indsparet Dag, Søndage og Helligdage indbefattet. Som Eksempel herpaa kan anføres, at en Baad, som maaler 1.671 Reg.-Tons og lastede 950 Stds., blev lastet paa $8\frac{1}{2}$ Dag; der indsparede følgende: Søndage og Helligdage indbefattet, paa det nærmeste 18 Dage, hvorfor Rederen havde at betale c. £ 250.— i Dispatch, hvilket i dette Tilfælde betyder en Reduktion i Fragten af 5 sh. pr. Standard. En bedre Illustration til, hvad der kan hydes Rederne, vil man vel næppe kunne finde. Disse Penge, som Rederne maa betale for »hurtig« Ekspedition, betyder jo ikke andet end en tilsvarende mindre Fragt: en urimelig Reduktion af en i Forvejen ussel Fragt. Der bør være Grænser for alt, selv for hvad der nu om Stunder kan hydes Rederne, og Foreningen maa indtrængende fraraade at acceptere den Slags umulige Klausuler. Der er jo ingen sund Sans i dem.

Ler i Fade fra Fowey til Danzig.

For nogle Aar siden havde Foreningen at gøre med følgende Sag.

En dansk Skonnert bragte en Ladning Ler i Fade fra Fowey til Danzig. Fragten var betinget til »7/- per ton of 20 cwts for clay in two large or four small casks delivered«. Kaptajnen lod udveje i Danzig 20 store og 20 smaa Fade med det Resultat, at Gennemsnitsvægten for et stort Fad var 539.25 Kg. og for et lille Fad 281.45 Kg. Der var altsaa en betydelig Overvægt, idet et stort Fad skulde veje $\frac{1}{2}$ Ton eller c. 508 Kg. og et lille Fad 254 Kg. Overvægten var omtrent 30 Kg. pr. Fad baade for de store og de smaa Fade. Modtagerne vilde kun betale Fragt efter Fadenes Antal, ikke efter Vægten, og Foreningen anlagde derfor Sag imod Modtagerne og vandt Sagen ved Landsretten i Danzig.

Foreningen har nu faaet forelagt en lignende Sag. Klausulen er omtrent den samme, kun er der givet Modtagerne Valget mellem at betale efter indtagen eller udleveret Vægt, naar de erklærer dette, inden Losningen begynder. Vægten er anført i Konnossementet, men Kaptajnen mener, at den er beregnet paa Slump, og Vejningen i Danzig udviste en adskillig større Vægt end i Konnossementet. Nu paastaar Kaptajnen, at han blev enig med Modtagerne om, at de skulde betale efter udleveret Vægt, medens Modtagerne benægter det, og der bliver rimeligvis Proces herom. Der er derfor Grund til at advare mod disse Certepartier. De er jo i sig selv temmelig meningsløst affaldet, da der jo er liden eller ingen Mening i, at Fragten skal betales efter to store eller fire smaa Fade, naar det samtidig bestemmes, at den skal betales efter en vis Vægt; thi hvis det er Vægten, som er det afgørende, bliver Fadenes Antal jo forsaa vidt uden Interesse. Endvidere finder Foreningen at burde henlede Opmærksomheden paa

Nødvendigheden af i saadanne Tilfælde, hvor Modtagerne har Adgang til paa Forhaand at erklære, om de vil betale Fragt efter indtagen eller udleveret Vægt eller Maal, at Erklæringen desangaaende afgives skriftlig, inden Losningen begynder, ellers risikerer man saaledes som i den her omtalte Sag, at der senere opstaar Strid derom. For Modtagerne maa det jo være fristende først at veje Lasten og derefter træffe Bestemmelse.

Mærkelig belgisk Retsopfattelse angaaende en Mæglers Fuldmagt.

I Foraaret 1909 lossede det danske Dampskib »Fylla« en Ladning Frugt i Kasser i Antwerpen. Der opstod en Strid angaaende en Manko, som Modtagerne, Firmaet B. M. Spiers & Son, paastod at have konstateret ved Losningen. Rederiet paastod paa sin Side og vistnok med god Grund, at der ikke var nogen Manko, idet der fra Skibets Side var holdt omhyggelig Tal under Losningen, uden at man havde kunnet konstatere nogen Manko. Rederiet gav derfor sine Mæglere, Firmaet L. Dens & Co., Instruksion om ikke at anerkende nogen Mankofordring. Imidlertid fastholdt Ladringsmodtagerne, deres Paastand og tilbageholdt et Beløb af Fragten, som var adskilligt højere end Fordringen for Manko. Senere blev dog Differencen udbetalt til Mæglerne og Striden reduceret til at dreje sig om et Beløb af Fres. 543.30. Sagen blev derefter overtaget af Foreningen, og Proces blev anlagt ved Handelsretten i Antwerpen. Under Sagen viste det sig, hvad man ikke vidste noget om, da Processen blev anlagt, at Firmaet L. Dens & Co. havde givet ren Kvittering for Fragten og derved i Følge belgisk Ret udelukket Rederiet fra at indkræve, hvad der var holdt tilbage til Dækning af Mankoen, for hvis Værdi Modtagerne havde givet og d'Hrr. Dens & Co. modtaget Kvittering. Hvorved Fragtregningen var salderet. Som en Følge heraf blev der afsagt Dom, som frifandt Modtagerne for at betale Fragtbalancen. Det hedder i Dommen:

»I Følge Befragtningskontrakten var Firmaet L. Dens & Co. S/S. »Fylla«s Agenter i Antwerpen. Ganske vist var de udnævnt dertil af Afskiberne, men det er et Forhold, som ikke kan forandre Situationen; paa samme Tid, som de var udnævnt af Afskiberne, var de dog godkendt af Rederiet. Ydermere erkender Sagsøgerne, at Dens & Co. havde Fuldmagt til at modtage Fragten. Som en Følge heraf havde de Fuldmagt til at ordne alle Spørgsmaal i Forbindelse med Fragten. Følgelig havde de ogsaa Fuldmagt til at anerkende eventuel Manko i det Gods, som skulde leveres. Indstævnte har protesteret i Anledning af en Manko, og Firmaet Dens & Co. har fritaget dem for enhver retslig Formalitet, især med Hensyn til at anlægge Sag inden en Maaned efter Protesten. Firmaet Dens & Co. har handlet indenfor Grænserne af sin Fuldmagt ved at have anerkendt Mankoen's Tilstedeværelse og ved at have fritaget Indstævnte fra alle Formaliteter og at have givet Indstævnte Kvittering for Fragtbalancen. Derfor kan Kaptajnen ikke nu kræve nogen Fragt.«

Man ser heraf, at i Følge belgisk Ret antages en Fuldmagt til at indkassere og kvittere for Fragt i sig selv at indbefatte en Fuldmagt til at binde Rederiet ved at give Kvittering for Fragt, selv om den ikke indkasseres. Det er en efter vore Retsbegreber højst ejendommelig Lære, som det imidlertid ikke her er Foreningens Sag at kritisere, men kun at henlede Opmærksomheden paa, for at det kan staa klart for Rederne, hvilken Risiko de løber.

Anonyme Befragtere.

Det er vistnok et ret onestaaende Fænomen i Forretningsverdenen, at den ene Part uden nogen Betænkning indlader sig paa en Kontrakt med en anonym Medkontrahent og overhovedet ikke interesserer sig for at faa at vide, hvem det er. Kontrakten er afsluttet med. Det hænder allfor ofte, at Foreningen maa anmode Redere, som henvender sig til den, om først og fremmest at

skaffe den at vide, hvem der er Befragter, idet Certepartiet indskrænker sig til at nævne et Firma som Agenter for Befragterne, eller der nævnes maaske et Firma som Befragtere, hvortil føjes »og andre«, »med flere« eller lignende, som om det er en ganske underordnet og ligegyldig Sag, hvem disse »andre« eller disse »flere« er. I sidstnævnte Tilfælde véd man til og med, at Forholdet som Regel vil være det, at den Mægler, gennem hvem Kontrakten er afsluttet, selv har overtaget Transporten af de forskellige Partier og derfor i Virkeligheden selv er Befragter, medens det Firma, der nævnes i Certepartiet, ofte kun vil være en af de Afskibere, med hvem Mægleren har afsluttet Kontrakt, og derfor i Virkeligheden slet ikke er Befragter. Foreningen har vanskeligt ved at forstaa, hvorfor denne Praksis har vundet saadant Terræn i Befragtningsverdenen uden energiske Indsigelser fra Redernes Side. Sikkert er det, at den i mange Tilfælde ikke er for det Gode, og at Mæglerspekulationer og andet, som ikke taaler Dagens Lys, søges skjult paa denne Maade. Det er beklageligt, at Rederne saaledes sløv finder sig i denne gamle Slendrian. Foreningen anser det for at være af saa stor Betydning at være paa det rene med, hvem man slutter Kontrakt med, at den vil finde det rimeligt, om Rederne saavidt muligt giver de Mæglere, som de er i Forbindelse med, en udtrykkelig og almindelig Ordre til ikke at udstede noget Certeparti, i hvilket man ikke tydelig kan se, hvem der er Befragter, og at de afbryder Forbindelsen med Mæglerfirmaer, som ikke holder sig en saadan Ordre efterrettelig. Undertiden findes Befragternes Navne angivet i Certepartiet, men uden Antydning af, hvor Befragterne har deres Bopæl. Dette er ogsaa en Uorden, som ikke bør taales.

Fragtmarkedet.

Den i vor forrige Beretning omtalte bedre Stemning fra Sortehavet holder sig omtrent uforandret. Der er et jævnt godt Begær fra denne Kant, da prompte Baade ikke udbydes særlig rigeligt, og Raterne er paa det nærmeste paa det samme Niveau som for en Uge siden. Kulfragterne til Middelhavet er derimod lavere, gennemgaaende c. 3 d. over det hele, idet der findes et større Antal fragt-søgende Dampere. En ret livlig Forretning gjordes fra Cardiff paa Basis af Frcs. $7\frac{3}{4}$ à 8 Algier, Frcs. $8\frac{1}{2}$ à $8\frac{3}{4}$ Marseille prompt, Frcs. $8\frac{1}{2}$ pr. medio Januar, $7\frac{3}{4}$ à $7\frac{9}{10}$ Genua, $6\frac{9}{10}$ Alexandria, $6\frac{6}{10}$ à $6\frac{9}{10}$ Port Said og $8\frac{9}{10}$ Colombo. Til Las Palmas sluttedes en Del Dampere til 8/ prompt og ned til $7\frac{6}{10}$ pr. Januar. For meget prompt Tonnage til Buenos Aires betaltes indtil 15/, men dette daledede til 14/ pr. medio December. For de store Markeders Vedkommende har Forretningen været lidt slæbende, idet det var vanskeligt at bringe Rederes og Befragteres Idéer overens. Der blev fra Birma sluttet til 24/ O. C. pr. Januar (6,000-9,000 Tons Baade), 23/6 Holland. Kurrachee betalte til udsøgt Havn U. K. eller Kontinentet 16/3 paa Netto Betingelser, Cancelling 27. Januar. Nordamerika har ikke sluttet meget, men Markedet holdes i Skak af et forholdsvis ringe Udbud af prompte Baade. New Orleans eller Galveston betalte til Danmark paa Netto Charter 12/ én, 12/3 to, 12/6 tre og 12/9 fire Lossehavne, pr. December/Januar. En enkelt Baad pr. Januar fik 11/9 Basis én Lossehavn i Danmark. Tømmer fra Golfen betalte 118/9 Rosario, 83/9 Fecamp og én Plads i Bristol Kanalen. La Plata ligger uforandret fast, men stille. Der betaltes San Lorenzo Grænsen/U. K. eller Kontinentet 13/ O. C. prompt (minus 6 d. direkte Havn), 13/6 pr. 15. Januar/15. Februar. 10/6 O. C. Buenos Aires/U. K. eller Kontinentet, pr. December, minus 6 d. direkte Havn. Østersøen ligger flovere, dels paa Grund af et rigeligere Tonnageudbud i Forhold til Antallet af Laster, som nu

er ringere og dels paa Grund af de forestaaende Julehelligdage her og i Rusland. For Korn er der sidst sluttet til $9\frac{1}{2}$ d. à $9\frac{3}{4}$ d. London eller Rotterdam fra Riga, Windau eller Libau, 10 d. à $10\frac{1}{2}$ d. Antwerpen. Reval noterer $1\frac{0}{3}$ Hvedebasis London eller Rotterdam. Raten for Hør fra Riga er Frcs. 17 til Ghent. Kulfragterne til Østersøen er ogsaa flovere. Blandt de sidste Befragtninger nævner vi fra Forthet, 5/3 Slesvig (1,350), $4\frac{4}{1}$ Sønderborg (1,400), $4\frac{3}{4}$ Nyborg (1,400), 5/ Tuborg (1,050) og $4\frac{6}{10}$ Horsens (1,200), fra Tync eller Blyth, 4/ Lübeck (2,650) og 4/ Kjøge (1,500).

Havarier og Forlis.

Til Bureau Veritas er i Oktober Maaned 1910 anmeldt som forlist følgende Skibe: Sejlskibe: 7 amerikanske, 15 britiske, 1 dansk, 1 hollandsk, 7 franske, 3 tyske, 4 italienske, 13 norske, 1 peruviansk, 6 russiske, 9 svenske, 1 uruguayansk, ialt 68; Dampskibe: 5 amerikanske, 2 østrigske, 13 britiske, 1 dansk, 3 franske, 6 tyske, 1 græsk, 1 norsk, 1 portugisisk, 1 russisk, 2 spanske, 5 svenske, ialt 41.

Aarsagerne til Forlisene var for Sejlskibene: Stranding 22, Kollision 3, Ild 1, sunket 8, forladt 9, kondemneret 3, ophugget 21, savnet 1; Dampskibene: Stranding 12, Kollision 3, beskadiget af Ild 6, sunket 6, ophugget 14.

Hølge, Skonnert, kom den 11. ds. paa Rejsen fra Göteborg til Randers med en Ladning Havre paa Grund ved Indsejlingen til Randers Fjord. Skibet er læk.

Glencairn, Dpsk. af Boness, indkom her paa Reden den 12. ds. med Skade efter en haard Rejse fra Varberg. Skibet er bestemt til England, men maa først reparere her.

Adolph Andersen, Dpsk. af Randers, ankom den 12. ds. til Antwerpen efter en haard Rejse fra Riga. En Del af Dækslasten er gaaet tabt.

Bogstad, Dpsk. af Kristiania, der, som meddelt, efter Grundstødningen ved Hornbæk blev underkastet Dykkerundersøgelse, har fortsat Rejsen til Königsberg, da Skibets Bund ingen Skade havde taget.

Erna, tysk Kuf, grundstødt paa Albu Triller er bragt flot af Bjergningsdpsk. »Helsingør« og ind til Nakskov.

Fredriksborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, der, som meddelt, grundstødte paa Elben, er bragt flot af Slæbedampere og er indbragt til Hamburg.

Vordingborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, kom d. 12. ds. paa Grund paa Middelgrunden. Flot med Assistance af Svitzers.

De to Venner, Galease af Nakskov, der, som meddelt, formodedes at være forlist, er vel ankommen til Havn i forrige Uge med alt vel om Bord.

Orrik, Dpsk. af Vejle, der for nogen Tid siden efter Kollision paa Elben maatte sættes paa Grund, er nu bragt flot og ind til Hamburg.

Wilhelm, Skonnert af Rendsborg, paa Rejse fra Sverig til Hamburg med en Ladning Sten, er den 12. ds. sprunget læk og sunket i Kattegat. Kaptajnen druknede. Den øvrige Besætning, der reddede sig op i Rigningen, blev senere taget i Land af Fiskedampere »Proteus«.

Nybygninger, Køb og Salg.

Gennem Kjøbenhavns-Skibs-Salgs-Bureau ved Charles Hvilson er fornylig Motorjagten »Aurora«, tilhørende A/S. Phoenix, Kjøbenhavn, blevet solgt til Hr. Valdemar Petersen, Kjøbenhavn.

Billigt til Salgs.

Føl. 4954, Skonnert, 48 reg., 115 dw., 35 Stdr., Dybtg. $8\frac{1}{2}$, bygget af Eg 1900, Tyskland, Klasse A. 1. til 1912, Dimens.: $68\frac{3}{4} \times 19\frac{1}{2} \times 7\frac{1}{2}$. Smuk Konstruktion, stærkt, vel vedligeholdt Skib, Tyskland. **Kr. 10,500.—**

Københavns Skibs-Salgs-Bureau
ved Charles Hvilson.

Havnegade 27. København K.

og hvid vandret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Blink hver 10 Sek. Shingles Patch Tønde Nr. 2 er nu sort og hvid tærnet. Shingles Patch Lystønde Nr. 3 er ombyttet med en sort og hvid lodret stribet Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek. South-west Longsand Lys- og Klokketønde er ombyttet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10 Sek.

Et nyt Løb S. for Shingles Patch er afmærket saaledes: En rød Lystønde, mærket »No. 1 South Edinburgh«, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10 Sek., er udlagt 13,3 Kbl S. 73° Ø. fra North Shingles Baake. En rød og hvid tærnet Stumpetønde, mærket »No. 2 South Edinburgh«, er udlagt 16, Kbl S. 61° Ø. fra North Shingles Baake. En rød Spidstønde, mærket »No. 3 South Edinburgh«, er udlagt 8, Kbl S. 84° Ø. fra North Shingles Baake. En rød og hvid lodret stribet Stumpetønde, mærket »No. 4 South Edinburgh«, er udlagt 4, Kbl S. 78° Ø. fra North Shingles Baake. En rød Spidstønde, mærket »No. 5 South Edinburgh«, er udlagt 5, Kbl N. 62° Ø. fra North Shingles Baake. En rød og hvid tærnet Lystønde, mærket »North-East Shingles«, der viser rødt To-Blink hver 10 Sek., er udlagt 5 Kbl N. 32° V. fra North Shingles Baake. Løbet mellem Shingles Patch og Long Sand kaldes nu »North Edinburgh channel« og skal benyttes af indgaaende Skibe. Løbet mellem Shingles Patch og Shingles Sand kaldes nu »South Edinburgh channel« og skal benyttes af udgaaende Skibe. North Shingles Baake: 51° 32' N. Br. 1° 15' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2596. Kjøbenhavn 1910).

2776. Fyr tændt. Taagesignal oprettet. Sheerness Harbour. River Medway. Paa Yderenden af det ny Bolværk i Sheerness Harbour, c. 80 m S. 70° V. fra Great Basin Kran, er tændt et rødt Fyr med En-Formørkelser hver 10 Sek., Lys 5 Sek., Mørke 5 Sek. Taagesignal gives nu med Taagehorn, Et-Stød hver 10 Sek., Stød 5 Sek., Pause 5 Sek. Bolværket gaar i Retning N. 22° Ø. til Great Basin S.-lige Hoved. 51° 26' N. Br. 0° 44' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2777. Lystønde ombyttes med en Lys- og Undervandsklokketønde. Carnot Dige. Boulogne. Frankrig. I Begyndelsen af 1911 ombyttes til Forsøg Lystønden, der er udlagt c. 200 m uden for Carnot Dige, med en med Undervandsklokke forsynet, rød Lystønde, der viser grønt, fast Lys. 50° 43' 57" N. Br. 1° 33' 59" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2374. Kjøbenhavn 1910).

2778. Lys- og Undervandsklokketønde udlægges. Saint-Malo. I Begyndelsen af 1911 udlægges til Forsøg i 17 m Vand en vandret rød og sort stribet Lys- og Undervandsklokketønde c. 2 Sm N. 51° V. fra Grand Jardin Fyr. Synsvide: 8,5 Sm. 48° 41' 30" N. Br. 2° 7' 25" V. Lgd.

2779. Undervandsklokke. Roche à Pic. Créach. Ile d'Ouessant. Ved Roche à Pic, c. 120 m NNV. fra Créach Fyr, vil der i 1911 til Forsøg blive udlagt en Undervandsklokketønde, der giver To-Slag hver 5 Sek. 48° 27' 35" N. Br. 5° 7' 46" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2780. Fyr atter tændt. Vieux Moines. Brest. Frankrig. Vieux Moines røde, faste Fyr, der er blevet forstærket, er atter tændt. I øvrigt ulorandret. 48° 19' 22" N. Br. 4° 46' 40" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 808. Kjøbenhavn 1910).

2781. Fyrskibet »Grand Banc« midlertidig ombyttet. Gironde. »Grand Banc« Fyrskib er midlertidig ombyttet med et Skib, der viser 2 hvide, faste Fyr, hver fra sin Mast. 45° 39' 47" N. Br. 1° 15' 43" V. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

•Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjeløje af 5 Meter. Højden og Dybden er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 235. Østersøen mellem Langeland og Dars. Maalestok 1:130,000. Pris: Paa Kortlærrød Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00. Annulleret er:

Kort Nr. 116: Østersøen mellem Langeland og Dars.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2751. Fyr tændt. Mærkeskib inddraget. Hals-Barre. Limfjorden Ø.-lige Indløb. Kattegat. Hals-Barre midlertidige, hvide Lynfyre er tændt. Mærkeskibet og Spirituden er inddraget. 56° 57' (11") N. Br. 10° 25' (41") Ø. Lgd. (Kort Nr. 158, 186, 187 og 211. Danske Lods, 7de Udgave, Side 159. Fyr-Fort. Nr. 115 A.) (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2577. Kjøbenhavn 1910).

2752. Lys- og Klokketønde forandres. »Lille-Grund N.« Fyens-Hoved N. Kattegat. Den 17. Januar 1911 eller snarest derefter forandres »Lille Grund N.« Lys- og Klokketønde til at vise hvidt Lys med Formørkelser i Stedet for rødt Lys. Synsvide og Lysevne: 6 Sm. I øvrigt ulorandret. 55° 39' (40") N. Br. 10° 37' (52") Ø. Lgd. (Kort Nr. 117, 156, 160, 162, 211, 220 og 227. Danske Lods, 7de Udgave, Side 217. Fyr-Fort. Nr. 156.)

2753. Vrag. Hatter-Barn S. Kattegat. Forenen af Skouneren »Hebe« af Nysted rapporterer, at han den 12. ds. har passeret en sunken Galease med Mastetoppene over Vandet c. 2 Sm S. t. V. fra »Hatter-Barn« Lystønde. Vraget vil blive eftersøgt. »Hatter-Barn« Lystønde: 55° 52' (21") N. Br. 10° 52' (11") Ø. Lgd.

2754. Mudderpram. Hesselø S. Kattegat. Forenen af Bjærgningsdamperen »Salvage 3« indberetter, at han den 8. ds., S. for Hesselø-NV.-Rev, har mistet en bordelydt Mudderpram, som var paa Sleeb, Prammen er ikke observeret senere. Hesselø Fyr: 56° 11' 50" N. Br. 11° 42' 50" Ø. Lgd.

2755. Fyr forhøjet. Løgstør-Grunde. Limfjorden. Flammehøjden for Løgstør-Grunde S.-lige og N.-lige Forfyr er nu 9 m, Synsvidden er 11 Sm. Fyrbygningens Højde: 10 m. I øvrigt ulorandret.

Løgstør-Grunde Bagfyr: 56° 58' 25" N. Br. 9° 17' 33" Ø. Lgd. (Kort Nr. 158. Danske Lods, 7de Udgave, Side 480. Fyr-Fort. Nr. 421 b og c.)

2756. Fyr nedlagt. Vattarrestangl. Reydarfjorden. Island Ø.-Kyst. Det hvide, faste Fyr paa Vattarrestangi er nedlagt. 64° 56' (24") N. Br. 13° 39' (0") V. Lgd. (Kort Nr. 55, 114, 192 og 214. Islandske Lods, Side 117. Fyr-Fort., Nr. 569).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2757. Belysning forandret. Sölveshorg. Sverige. Ved Sölveshorg er følgende Fyr tændt: Paa en Baake paa den tørre Grund Tre Stearn et hvidt, fast Fyr med Blus hver 3 Sek., 56° 1' 20" N. Br. 14° 34' 40" Ø. Lgd. Paa S.-Enden af Kiaholmen et grønt, fast Fyr med Blus hver 1,5. Kiaholmen et grønt, fast Fyr, 35° 12' Ø. Lgd. Paa en Baake i Vandet N. for Kiaholmen et grønt, fast Fyr, Stjörren. 56° 2' 19" N. Br. 14° 35' 20" Ø. Lgd. Kosten ved Kiaholmen er ombyttet med en Due d'Albe, hvortilra vises et fast Fyr, Sölveshorg Rännu Nr. 1, der viser grønt Lys mod S., rødt Lys mod N. 56° 2' 8" N. Br. 14° 35' 5" Ø. Lgd. Kosten ved Flädtegrundet er ombyttet med en Due d'Albe. Hvortilra der vises et fast Fyr, Sölveshorgs Rännu Nr. 2, der viser grønt Lys mod S., rødt Lys mod N. 56° 2' 33" N. Br. 14° 35' 22" Ø. Lgd. Stagen ved Flädtegrundet er ombyttet med en Due d'Albe, hvortilra vises et fast Fyr, Sölveshorgs Rännu Nr. 3, der viser rødt Lys mod S. og grønt Lys mod N. 56° 2' 34" N. Br. 14° 35' 12" Ø. Lgd. Kosten ved Reigrundet er ombyttet med en Due d'Albe, hvortilra vises et fast Fyr, Sölveshorgs Rännu Nr. 4, der viser grønt Lys mod S. og rødt Lys mod N. 56° 2' 43" N. Br. 14° 35' 22" Ø. Lgd. Den inderste Saage ved Reigrundet er ombyttet med en Due d'Albe, hvortilra vises et fast Fyr, Sölveshorgs Rännu Nr. 5, der viser rødt Lys mod S. og grønt Lys mod N. 56° 2' 47" N. Br. 14° 35' 13" Ø. Lgd. Den inderste Kost ved Reigrundet er ombyttet med en Due d'Albe, hvortilra der vises et fast Fyr, Sölveshorgs Rännu Nr. 6, der viser grønt Lys mod S. og rødt Lys mod N. 56° 2' 47" N. Br. 14° 35' 25" Ø. Lgd. De Due d'Alber, som for Indgaende skal holdes om Strypod, er røde, og de, som skal holdes om Bagbord, er sorte. Fyrene er uløveogtede.

2758. Fyr forandret. Grankubben. Söderland. Grankubben Fyr skal i den nærmeste Fremtid forandres til et Blinkfyr med To-Blink hver 6 Sek. Lysvinkerne bliver hovedsagelig uforandrede. 58° 47' 58" N. Br. 17° 45' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 2053).

2759. Farvand afmærket. Högländ—Sandskär. Åbo Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. I et nyt 7,5 m Farvand mellem Högländ og Sandskär er Vagene udlagt følgende Steder: Paa V.-Siden af Furuskärs Norra Kohlen i 9, m Vand. 60° 5', s. N. Br. 22° 20' Ø. Lgd. En Vager med Kors i 7,5 m Vand paa Trälstenarna. 60° 5', s. N. Br. 22° 19', s. Ø. Lgd. Paa V.-Siden af Furuskärs Södra Kulh i 9, m Vand. 60° 5', s. N. Br. 22° 20', s. Ø. Lgd. Paa Ø.-Siden af Fårskäret, der har 1,5 m Vand, i 9, m Vand. 60° 5', s. N. Br. 22° 20', s. Ø. Lgd. Paa Ø.-Siden af Sandskär i 8,5 m Vand. 60° 2', s. N. Br. 22° 22', Ø. Lgd.

2760. Fyr forandret. Strikan. Finske Bugt. Strikan Lynfyr viser nu grønt Lys fra S. 63° Ø. til S. 82° Ø., i Stedet for som tidligere fra S. 14,5° Ø. til S. 8,5° Ø. De øvrige Lysvinkler er uforandrede. 59° 58' 0" N. Br. 24° 24' 25" Ø. Lgd.

2761. Stormvarselmast midlertidig nedlagt. Zoppot. Danziger Bugt. Tyskland. Stormvarselmasten ved Zoppot er midlertidig nedlagt, da Broen, som den stod paa, skal forlænges c. 100 m. Naar Arbejdet er endt i Foråret 1911, vil Masten blive rejst paa den ny Ydende. 54° 26', s. N. Br. 18° 34', s. Ø. Lgd.

2762. Fyrskibet inddraget. Stettiner Hafi. I Folge Indberetning fra det danske Konsulat i Stettin er Fyrskibene »Elb und Bock«, 53° 49' 45" N. Br. 13° 59' 43" Ø. Lgd., og »Woltzig«, 53° 47', s. N. Br. 14° 17', s. Ø. Lgd., inddraget for Is.

2763. Lystønde udlagt. Kieler Hafen. I Kieler Hafen er der atter, Ø. for Lystønde Kiel 7, til Forsøg udlagt en Lystønde, der viser hvidt Fire-Lyn hver 10 Sek. 54° 22' 24" N. Br. 10° 11' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2313. Kjöbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

2764. Grunde fundet. Vinga—Göteborg. Bönuskysten. Sverige. I Farvandet fra Søen, N. om Vinga, til Göteborg er følgende Grunde fundet: S. for Hålskär en 5,5 m Grund. 57° 39' 7" N. Br. 11° 37' 42" Ø. Lgd. SV. for Gållskär en 8 m Grund. 57° 39' 12" N. Br. 11° 38' 27" Ø. Lgd. S. for Tannskär en 5,5 m Grund. 57° 39' 15" N. Br. 11° 39' 30" Ø. Lgd. 2 m Grænsen N. for Vinga Ungar strækker sig til 57° 38' 24" N. Br. 3,5 m Grænsen SV. for Gållskär strækker sig til 57° 39' 15" N. Br. Paa 9 m Grunden SV. for Vingskär er der kun 8,5 m Vand. Grunden strækker sig N. efter til 57° 39' 14" N. Br. 11° 39' 43" Ø. Lgd. Paa 6,5 m Grund N. for Buskär er der kun 5,5 m Vand. 57° 38' 30" N. Br. 11° 40' 16" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186).

III. Nordssøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2765. Lystønde inddraget. Opmaalingsbåke opført. Helgoland. Tyskland. Lystønde A/A i Helgoland S.-Havn er inddraget. 54° 9' 46" N. Br. 7° 54' 24" Ø. Lgd.

Paa Helgoland er opført en 12 m høj Opmaalingsbåke. 54° 11' 0" N. Br. 7° 55' 8" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2368. Kjöbenhavn 1910).

2766. Vrag borttaget. Brokdorf. Eilhen. Vraget ud for Brokdorf Fyr er borttaget. 53° 51' 9" N. Br. 9° 20' 6" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2531. Kjöbenhavn 1910).

2767. Vrag. Altona. Eilhen. Vraget af Damperen »Orrik« ligger ud for det øvre, røde Fyr paa Altona Dæmning. Vraget er afmærket paa sædvanlig Maade. Vraget ligger meget renerende og skal passeres med stor Forsigtighed. Større Skibe bør læge Slæpekanter til Assistance. Altona Dampskibssno: 53° 32', s. N. Br. 9° 57', s. Ø. Lgd.

2768. Grund fundet. Roter Sand Fyr SØ. Weser. En Grund med 5,5 m Vand ved Springetids Lavvande er fundet 1,5 Km S. 36° Ø. fra Roter Sand Fyr. 53° 51' 11" N. Br. 8° 5' 17" Ø. Lgd.

2769. Fyr forandret. Harriersand. Weser. Harriersand hvide, faste Forfærkelser. 53° 19' N. Br. 9° 30' Ø. Lgd.

2770. Forsøgslystønde inddraget. Innensjæde. Jade. Lystønden, der til Forsøg var udlagt i Innenjæde, er inddraget. 53° 39' 30" N. Br. 8° 8' 0" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2476. Kjöbenhavn 1910).

2771. Fyr tændt. Boven-Heilplaat. Nieuwe Hottentamshe Waterweg. Holland. Paa NV.-Prynten af Boven-Heilplaat er tændt et hvidt Fyr med Formerkelser. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8 Sm. 51° 54' N. Br. 4° 25', s. Ø. Lgd.

2772. Fyr forandret. Mallegat. Dortsche Kil. Den 15. December 1910 forandres Mallegat hvide, faste Fyr til et rødt, fast Fyr. 51° 48', s. N. Br. 4° 38', s. Ø. Lgd.

2773. Dynde. Slenk. Zeegat van Tersseling. I Slenk har der mellem Stumpbønde Nr. 3 med Alkortelet Kegel og Spidsstønde Nr. 2 dannet sig en Ryg med 2,5 m Vand. I Stumpbøndehjnten er der nu mellem Stumpbønde Nr. 3 og sort Krigelønde Nr. 4 med Kegel 2,5 m Vand. Spidsstønde Nr. 2 ligger i 2,5 m Vand. Slenk: 53° 19' N. Br. 5° 14' Ø. Lgd.

2774. Fyrhus forandret. Farve. Groenendijk. Schelde. Groenendijk Fyr-huse er til Forsøg hvide med rødt Bælte paa Midten. Tagene er røde. 51° 22', s. N. Br. 4° 2', s. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 441. Kjöbenhavn 1910).

2775. Afmærkning forandret. Duke of Edinburgh Kanal. Themsen. England. I Duke of Edinburgh Kanal er foretaget følgende Forandringer: Shingles Patch Lystønde Nr. 1 er flyttet 3 1/2 Km SØ. i og ligger nu 24,5 Km S. 80° Ø. fra North Shingles Baake, samtidig er den ombyttet med en sort

2782. Fyrskib atter udlagt. Lurcher Shoal. Bay of Fundy, Nova Scotia. »Lurcher Shoal« Fyrskib er atter udlagt paa Station. 43° 49' 32" N. Br. 66° 32' 0" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1971. Kjøbenhavn 1910).

VII. Syd-Amerikas Ø- og V.-Kyst.

2783. Grund fundet. Pernambuco. Brasilien. 7^{1/2} m Dybde er fundet 1^{1/2} Sm S. 70° Ø fra Pernambuco Fyr, der ligger paa 8° 3', S. Br. 34° 51', V. Lgd.
2784. Grund fundet. Rio Sao Francisco do Sul. 9,1 m Dybde er fundet 5 Sm N. 25° Ø fra Paz Island Fyr, der ligger paa 26° 11' S. Br. 48° 30', V. Lgd. Grunden skal have stor Udstrækning.

2785. Lystønder udlagt. Buenos Aires. Rio de la Plata. Paa S-Siden af Indløbet til det afmærkede Løb S. om Ortiz Bank, c. 2 1/4 Sm Ø, for »Recalada« Fyrskib, er udlagt en sort Lystønde, mærket »103«, der viser hvidt Lys med Formærkelser. 35° 10' 45" S. Br. 56° 39' 0" V. Lgd.
 Paa N-Siden af Indløbet er udlagt en rød Lystønde, mærket »104«, der viser rødt Lys med Formærkelser. 35° 10' 15" S. Br. 56° 39' 0" V. Lgd.

2786. Tønde drevet i Land. Paita Rock. Antofagasta. Chile. Tønden ved Paita Rock er drevet i Land og det vil sandsynligvis være nogen Tid inden den atter ndrægges. 23° 38', S. Br. 70° 25', V. Lgd.

2787. Oplysning om Grunde og Tønder. Huaina Pisagua Bay. I Huaina Pisagua Bay er fundet en overflydt Klippe, Carbonera Rock, 1 1/4 Kbl N. 60° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren. En overflydt Klippe ligger 6 1/4 Kbl S. 65° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren. Revet, der ligger 3 1/4 Kbl S. 55° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren, findes ikke. Cooke Rock ligger ikke som angivet 2,7 Kbl S. 79° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren, men 60 m længere ude i samme Retning fra Pieren. En rød og hvid, cylindrisk Tønde, mærket »Deslastre«, er udlagt i 55 m Vand 9 Kbl N. 15° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren, for at afmærke Lossepladsen for Ballast. »P. S. N. C.« Fortøjtønde ligger nu 5 1/4 Kbl N. 60° V. fra Yderenden af Jernbane Pieren. Tønden, der afmærker Cooke Rock, er en sort, cylindrisk Tønde med hvidt Bælte og cylindrisk Topbetegnelse. Yderenden af Jernbane Pieren: 19° 36' S. Br. 70° 14' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2830. Kjøbenhavn 1909).

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2788. Fyr ødelagt. Cittanovra. Istrien V.-Kyst. Østerrig-Ungarn. Fyret paa NV-Enden af Kaien ved Cittanovra er ødelagt og et midlertidigt, grønt, fast Fyr er tændt. Synsvidde: 2 Sm. 45° 19', N. Br. 13° 33', Ø. Lgd.

2789. Fyr forandret. Eiland Babac. Kanal von Pasman. Fyret paa Eiland Babac er slukket og 4 m NØ for dette Fyr er tændt et fast, ubevogtet Fyr, der lyser fra N. 26° V. gennem V. og S. til S. 71° Ø. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 8 Sm. 43° 57', N. Br. 15° 23', Ø. Lgd.

2790. Radiotelegraf-Station aabnet. Sebenico. Radiotelegraf-Stationen ved Sebenico Havn er nu aabnet. 43° 44', N. Br. 15° 53', Ø. Lgd.

2791. Fyrs Karakter. Spalato. Fyret paa Hovedet af Bolgebryderen ved Spalato Havn viser ikke rødt, fast Lys fra S. 70° V. gennem V. til N. 72° V., men det viser rødt Lys med Øtte-Blink hver 40 Sek., Lys i 20 Sekunder, derefter Lys med Øtte-Blink i de næste 20 Sekunder. I øvrigt uforandret. 43° 30', N. Br. 16° 26', Ø. Lgd.

2792. Fyr tændes. Afmærkning forandres. Aleksandria. Ægypten. Den 20. December 1910 tændes et rødt Fyr med Formærkelser paa S-Enden af den ydre Bolgebryder ved Aleksandria Havn. 31° 10' N. Br. 29° 50', Ø. Lgd. Samtidig ombyttes Lystønden ved S-Enden af den ydre Bolgebryder med en

Kjøbenhavns Børskurs d. 15. Decbr. 1910.

	Gjort til	Køber	Sælger
Dampskibs Aktier.			
Forenede Dampskibs-Selskab	98—97 ^{3/4}	97 ^{3/4}	98
Danmark	51 ^{1/2} —54 ^{1/4}	53 ^{3/4}	54
Norden	88 ^{3/4} —88	88 ^{3/4}	89
København			
Carl	76 ^{3/4}	76 ^{1/4}	77
Dannebrog		83	83 ^{1/2}
Skjold		48 ^{1/4}	49
Urania			
Union			
Dampsk. af 1896		83	83 ^{1/2}
Hejmdal		90 ^{1/4}	92
Østasiatiske	147—146 ^{1/2}	146 ^{1/2}	146 ^{3/4}
Østersøen			
Nordsøen		3 ^{1/2}	5
Gorm		74 ^{1/2}	75 ^{1/2}
Torm		62	70
Inga			
Cimbria		44	50
Vesterhavet			
Helsingørske-Dampskibs-Selskab ..			
Forenede Bugser-Selskab	56—55 ^{1/2}	55	56
Dansk-russisk Dampskibs-Selskab ..	45 ^{1/2} — ^{3/4}	46 ^{1/2}	45 ^{3/4}
Dampskibs Obligationer.			
4% foren. Dampsk. af 88.			
4 1/2% foren. Dampsk.-Selsk.			
5% Østasiask Komp.			
Stats- og Kreditforen. Obligationer.			
3% Stats amort.			
3 1/2% uops. Stats.		93 ^{1/2}	95
3 1/2% Husejer Kreditk.		85	86
3 1/2% Kbhvn.s Kreditf.		90	90 ^{1/2}
4% — — — 2. Serie ..		94 ^{1/4}	94 ^{3/4}
4% — — — 1. — ..		95 ^{3/4}	97 ^{3/4}
3 1/2% Østift. Kreditf. 6. — ..		88 ^{1/2}	88 ^{3/4}
4% — — — 7. — ..		93	93 ^{1/4}
3 1/2% Landkreditk. 3. — ..	92 ^{3/4}	92 ^{1/2}	92 ^{3/4}
4% Østift. Kreditf. 9. — ..		93 ^{1/2}	93 ^{3/4}

Aktier.	Gjort til	Køber	Sælger
Nationalbank		142 ^{1/4}	143 ^{1/2}
Privatbank		106 ^{1/4}	106 ^{1/2}
Landmandsbank	106 ^{1/4} — ^{1/2}	138 ^{1/2}	138 ^{1/2}
Handelsbank	138 ^{1/2} — ^{3/4}	138 ^{1/2}	138 ^{3/4}
Grundejerbank	18 ^{1/2} —19	18 ^{3/4}	19
Burm. & Wain	94 ^{1/2} —95	94 ^{3/4}	95
Helsingørs Jærnsk.	69— ^{3/4}	69 ^{3/4}	69 ^{3/4}
Sukkerfabr.	252 ^{1/2} — ^{3/4}	252 ^{1/2}	252 ^{3/4}
Bryggeri Aktier	183 ^{3/4} — ^{1/4}	183 ^{1/4}	183 ^{1/2}

Vekselkurser d. 14. Novbr. 1910.

	avista Sælger	10 d. d. Køber
Hamburg	88.90	88.70
London	18.17	18.13
Paris	71.90	
Amsterdam	150.55	
Wien	75.75	

Notering paa Berlins Børs d. 14. Novbr. 1910.

Russiske Noter	216.10
4% Russiske Consols	92.70
3 1/2% Boden Kredit	91.60
5% Mexikanske 1899	100.00
5% Rumænske Stats	101.80
4% — — — 1890	95.20

Omsætningen i Dampskibs Aktier har i den forløbne Uge været følgende:

„Forenede Dampsk.“ 158,000, „Danmark“ 110,000, „Norden“ 40,000, „Carl“ 16,000, „Dannebrog“ 30,000, „Skjold“ 30,000, „Dampsk. af 1896“ 20,000, „Hejmdal“ 6,000, „Dansk-russisk“ 182,000, „Østasiatisk“ 108,000.

Møller & Rée,
Bankforretning, 16 Ved Stranden.

sort, almindelig Tønde, der udlægges 30 m S. for det ny Fyr. Man maa ikke gaa mellem Tønden og Bølgebryderen.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2793. Fyr forandret. **Djoana. Java N.-Kyst.** Djoana Fyr er nu forandret til et hvidt Blinkfyr. 6° 42' s. S. Br. 111° 9' s. Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2626. Kjøbenhavn 1910).

2794. Retfæls til »E. i. S.« Nr. 2520, 1910. **Kunshan Po. Korea V.-Kyst.** Ved Kunshan Po ligger Tønde Nr. 3 paa 35° 58' 28" N. Br. og Tønde Nr. 5 paa 35° 58' 43" N. Br.

2795. Fyr og Taagesignal oprettet. **Oryogu To. Long Group. Korea V.-Kyst.** Paa Oryogo To er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser To-Blink hver 10 Sek. Flaammens Højde: 92 m. Synsvide: 24 Sm. Hvidt, otlekkaret Taarn. Taagesignal gives med Taagehorn. Et Stød hver 35 Sek., Stød 5 Sek., Pause 30 Sek. 34° 17' 9" N. Br. 126° 28' 33" Ø. Lgd.

2796. Fyr og Taagesignal oprettet. **Sori Do. Kamakku Patan. Korea S.-Kyst.** Paa S.-Enden af Sori Do, Komno Islands, er tændt et hvidt Blinkfyr, der viser Tre-Blink hver 10 Sek. Fyret lyser fra N. 50½° Ø. gennem Ø. S. og V. til N. 70¼° V. Flaammens Højde: 80 m. Synsvide: 23 Sm. Hvidt, sekskantede Taarn. Taagesignal gives med Taagehorn, Et-Stød hver 54 Sek., Stød 4 Sek., Pause 50 Sek. 34° 24' 44" N. Br. 127° 48' 4" Ø. Lgd.

2797. Klippe fundet. **Douglas Inlet. Korea S.-Kyst.** En Klippe med 4½ m Vand i c. 8½ m Dybde er fundet paa 34° 58' 20" N. Br. 128° 44' 10" Ø. Lgd.

2798. Fyr forandret. **Ari Semu (Sentinel Island). Korea S.-Kyst.** Ari Semu hvide, faste Fyr er forandret til et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3 Sek. Synsvide: c. 16 Sm. 34° 32' s. N. Br. 128° 44' Ø. Lgd.

2799. Vrag borttaget. **Hakodate Bay. Hokushu S.-Kyst. Japan.** Vraget i Indløbet til Hakodate Bay er borttaget og Almærkingen inddraget. 41° 45' 9" N. Br. 140° 39' 42" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 573. Kjøbenhavn 1910).

Karantænebestemmelser m. m.

2800. Karantænebestemmelser. Italien. — Funchal er erklæret for smittet af Kolera.

Norge. — Madeira og det europæiske Rusland med Undtagelse af Gouvernementerne Arkangelsk, Estland, Kurland og Livland er erklæret for smittet af Kolera.

Rusland. — Byen Kronstadt; Distrikterne Lønkoiarovsk og Ourask; Gouvernementerne St. Petersborg, Tambov, Voronez, Simbirsk, Saratov med Undtagelse af Distrikterne Kamieninsk og Balachev, Oufa, Ekaterineslav med Undtagelse af Distrikterne Alexandrovsk og Bahmout samt Territorierne Don med Undtagelse af Distriktet Khoper, Kouban med Undtagelse af Distrikterne Ekaterinodar og Kaukasus, Eriyan er erklæret kolerafri.

Sverige. — Madeira er erklæret for smittet af Kolera.

Tunis. — Byen Snyrna og Vilajetet Aldin er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N. Betyder: Nyt Kort eller ny Bøge; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts eller

Bøges Nr.

England:

R 2052 England, East Coast. — Harwich approaches. November 1910.

R 1973 England, East Coast. — Kentish Knock and West Swin. November 1910.

R 1406 Dover and Calais to Orfordness and Scheveningen. November 1910.

R 165 Mediterranean. — Sardinia to Malta. November 1910.

R 2881 United States, Florida. — Key West harbour and approaches. November 1910.

T 207 **Holland:**
Verbeterblad. Nordzee. Mouden van de Eems. 1:50,000. Udlæveres gratis fra Gebrs. Van Cleef, Spui 28 a. 's-Gravenhage.

N 218 **Japan:**
Plans in South Western Islands, sheet 2. September 1910. Pris 35 sen.

R 398 Tsung Ming Island and Parts Adjacent. September 1910.

R 277 Anna Bay to Uspeniya Bay including Approaches to Vladivostok. September 1910.

† 398 Tidligere Udgaver.

† 277 Kanjin Bay to Uspeniya Bay including Approaches to Vladivostok. Plan of Naze Ko er annulleret.

R 6333 **Østerrig-Ungarn:**
Brazza. 1:80,000. August 1910.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Antwerpen 9./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./12. — Algarve, Borries, afg. herfra 12./12. til Burntisland. — Anglo Dane, Wieneke, ank. Trondhjem 13./12. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Riga 12./12. — Antwerpen, Madsen, ank. hertil 13./12. — Arkansas, Petersen, ank. hertil 9./12. — Arno, Gjerløff, ank. Savona 7./12. — Aurora, Fischer, afg. herfra 12./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Bordeaux 13./12. — Beira, Lunge, ank. Bonanza 12./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Swansea 8./12. til Marseille. — Christian IX, Holm, ank. hertil 13./12. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 9./12. — Douro, Søberg, pass. Brunsbüttel 14./12. for Aarhus. — Esbjerg, Struive, afg. herfra 13./12. til Riga. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, ank. hertil 12./12. — Garonne, Kromann, ank. Bordeaux 6./12. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 14./12. — Hellig Olav, Holst, afg. New York 8./12. hertil. — Hengest, Munck, afg. herfra 13./12. til Riga. — Hjelm, Kyllsbeck, afg. herfra 12./12. til Danzig. — J. C. Jacobsen, Petersen, ank. Newcastle 12./12. — Jolantha, Simonsen, ank. Riga 13./12. — Kasan, Mikkelsen, pass. Brunsbüttel 11./12. for London. — Kentucky, Andresen, afg. Kristiania 1./12. til Boston. — Kiev, Jørgensen, afg. Riga 14./12. til Antwerpen. — Kursk, Gommessen, ank. Danzig 9./12. — Leopold II, Christensen, pass. Holtenau 12./12. for Libau. — Loire, Craignou, ank. hertil 12./12. — Louise, Larsen, afg. Havre 13./12. hertil. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. hertil 14./12. — Morsø, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskø, Jon Jonsen, ank. Pillau 11./12. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Tunis 12./12. til Piræus. — Nordjylland, Petersborg, afg. London 14./12. til Havre. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Dunkerque 10./12. — Omsk, Harder, ank. Libau 13./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 6./12. hertil. — Perm, Gotthardt, pass. Holtenau 12./12. for Libau. — Pregel, Iversen, ank. Riga 14./12. — Saga, Wiberg, ank. Riga 12./12. — Seine, Dampt, afg. herfra 13./12. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 8./12. — Thyra, Jacobsen, ank. Stettin 15./12. — Tiber, Bech, afg. Neapel 14./12. til Catania. — Tyr, Thaning, afg. herfra 13./12. til Windau. — United States, Gotsche, afg. Kristiansand 10./12. til New York. — Viking, Meyer, ank. hertil 13./12. — Hans Gude, ank. hertil 14./12. — Karin, afg. Liverpool 10./12. hertil. — Vadsø, afg. herfra 10./12. til Manchester.

Det asiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, afg. Aden 10./12. til Port Said. — Samui, de Fine Licht, afg. Penang 13./12. til Port Said. — Pangan, Gabe, afg. Penang 14./12. til Soesoc. — Champion, Hansen-Rau, afg. Antwerpen 3./12. til Genua. — Bandon, Thomsen, afg. Pola 3./12. til London. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 15./12. til Takao. — Tranquebar, van Deurs, ank. Hull 10./12. — Indien, Jensen, afg. Snez 10./12. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./12. til Marseilles.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. London 15./12. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 14./12. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 6./12. til Demerara.

Dania. Ely, Meinertz, ank. Hamburg 8./12. — Nelly, Clausen, ank. San Nicolas (Sardinien) 7./12. — Fanny, Eriksen, pass. Gibraltar 9./12. til London. — Lilly, Nielsen, ank. Valencia 11./12. — Alexy, Lorentzen, ank. Barcelona 10./12. — Dagny, Sørensen, ank. Marseille 10./12. — Mary, Bang, ank. Nakskov 10./12.

Heimdal. Helga, Vaaben-Hansen, ank. Drogheda 13./12. — Martha, Christensen, ank. Ipswich 13./12. — Elna, Rathje, afg. Marseille 13./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 9./12. — Simone, Møller, afg. Sfax 7./12. — Jeanne, Terkildsen, afg. Boua 8./12. — Vera, Riso, ank. Brest 10./12. — Daisy, Lagesen, afg. Newport 13./12. — Anine, Leth, ank. Toulon 8./12. — Kamma, Løffer, afg. Rendsburg 14./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Liverpool 12./12. — Nautik, N. Nielsen, ank. Sevilla 12./12. — Nexos, Basse, ank. Dalsbruk 10./12. — Ellen, Hansen, afg. Iggersund 13./12. til Penarth. — Fylla, Christensen, pass. l'ouessant 12./12. for Bremen. — Gerda, Iversen, ank. Newcastle 10./12. — Johanne, Thøgersen, ank. London 13./12. — Karla, K. M. Nielsen, ank. Stugsund 13./12. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 12./12. for London. — Bodil, Skou, afg. Castellon 11./12. til Rotterdam. — Dagmar, Mathiasen, afg. Preesal Jetty 10./12. til Aarhus. — Alfa, Lauritsen, pass. Brunsbüttelkoog 12./12. for Antwerpen. — Nora, Larsen, ank. Dunkerque 12./12.

Æro. Erindring, Nielsen, ank. Windau 10./12.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, afg. Rotterdam 10./12. — Eklipatika, Hemmingsen, afg. Newcastle 10./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, ank. Liverpool 9./12. — Urania, Clausen, afg. Newcastle 8./12.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Leith 14./12.

Nordsøen. Nordland, Møller, afg. Libau 9./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Libau 15./12. — England, Andersen, ank. Nykjøbing F. 13./12. — Holland, Poulsen, afg. Methil 13./12.

Europa. Europa, Hansen, ank. Burntisland 13./12. — Frankrig, Friis, ank. Swansea 12./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Libau 13./12. — Belgien, Nielsen, afg. Hull 12./12.

Torm. Sara, Jensen, ank. Reval 9./12. — Helene, Sørensen, pass. Kanalen 15./12. for Rotterdam. — Sjælland, Dam, ank. Nykjøbing F. 14./12. — Agnete, Hansen, ank. Riga 10./12. — Hermia, Sonnichsen, ank. Randers 14./12. — Alice, Schultz, ank. Odense 9./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque. — London, Bom, ank. København 14./12. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 9./12. — Bryssel, Kaas, ank. London 12./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunkerque 3./12. — Wien, Boeck Hansen, ank. København 8./12. — Roma, v. Thun, afg. Swinemünde 13./12. til Libau.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ostende 12./12. — Freja, Nielsen, afg. Riga 14./12. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 14./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Methil 11./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Methil 10./12. — Pawel Andrejeff, Tannebek, ank. København 14./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Papenburg 3./12. — Russ, Petersen, afg. Barry 12./11. til Buenos Aires. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Rotterdam 8./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Libau 10./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Blyth 9./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Skadovsk 6./12. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, ank. Cardiff 5./12. — Helmer Mørch, Thorsøe, afg. Taganrog 17./11. til Svendborg. — Newa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Skandia. Schach Steenberg, Theilland, ank. København 11./12. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Rotterdam 9./12. — Skinfaxe, Faber, afg. København 13./12. til Riga. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 11./12. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Königsberg 11./12.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Libau 10./12. — Hamlet, Jørgensen, afg. Blyth 8./12. — Helge, Pii, ank. Blyth 8./12. — Rolf, Reese, ank. Libau 12./12. — Niels R. Finsen, Olsen, ank. Libau 12./12.

Ocean. Norman, Roshæk, ank. Catania 11./12. — Allan, Nielsen, afg. Aarhus 12./12. til Bouess.

Sejlskibe.

Rønne. Marie, Larsen, ank. Cadiz 6./12. — Johannes, Jensen, ank. Cadiz 6./12. — Prøven, Olsen, ank. Svendborg 8./12.

Svendborg. H. C. Jensen, Larsen, ank. Hamburg 7./12. — Olga, Rasmussen, ank. Paimpool 7./12. — Hans Emil, Carlsen, ank. København 7./12. — Ellen, Andersen, ank. Boston 8./12. — Capella, Hansen, ank. Warberg 8./12. — Cornwall, Petersen, ank. Fowey 8./12. — Valdemar, Andreasen, ank. Odense 8./12. — Psyche, Olsen, ank. Leith 8./12. — Anna Elisabeth, Larsen, ank. Plymouth 7./12. — Kathrine, Hansen, ank. Danzig 9./12. — Kirstine Jensen, Raahauge, ank. Harburg 9./12. — Jens Nielsen, Nielsen, ank. London 9./12. — Hans Ditlev, Christensen, ank. Kristianiafjord 10./12. — G. R. Berg, Hvenegaard, ank. Newcastle 12./12. — Otto, Klug, ank. Leith 12./12. — Garibaldi, Jørgensen, ank. Gravesend 11./12. — Freja, Jensen, ank. Granton 10./12. — Niels Juel, Olsen, ank. Sandefjord 10./12. — Anna Breum, Rasmussen, ank. Nykjøbing F. — Minerva, Fuglsang, ank. Methil 12./12. — Christian, Jørgensen, ank. Boness 13./12. — Yrsa, Sørensen, ank. Boness 12./12. — Severine, Jensen, ank. Aalborg 14./12. — Ring Andersen, Hansen, ank. Horsens 14./12. — Martin Nisson, Petersen, ank. Newcastle 13./12. — Maagen, Jensen, ank. Bervick 13./12. — Psyche, Olsen, ank. Dysart 14./12.

Æro. Freden, Christensen, afg. Twillingate 10./12. til Gibraltar f. O. — Hebe, Clausen, afg. Change Island 11./12. til Gibraltar f. O. — Amalia, Andersen, ank. Malmø 11./12. — Svip, Jensen, ank. Nakskov 12./12. — Haabet, Rise, ank. Åhus 11./12. — Venus, Jensen, ank. Alloo 12./12. — Agent Petersen, Frederiksen, ank. Hamburg 11./12. — Herkules, Bager, ank. Aarhus 12./12. — Apollo, Albertsen, ank. Sønderborg 13./12. — Johanne, Stegmann, ank. Korsør 13./12. — Ofelia, Clausen, er afg. Bay de Verde til Oporto. — Mars, Stegmann, ank. Middelfart 13./12.

INDHOLD:

Kjøbenhavn, den 16. December 1910. — Sø- og Handelsretsdom. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Fragtmarkedet. — Havarier og Forlis. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende. — Kjøbenhavns Børskurs.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk, Skandinavisk og Engelsk.

MODERN PLANT FOR QUICK WORK.



.. THE ..

ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,

DRY DOCK PROPRIETORS

ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.

Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.

Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlfgr.-Adr.: Skibshypothekbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck



Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste
Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taifuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: »Schierbeck«

N. SANDBERGS Skræderetablissement 5, Toldbodgade 5

1ste Klasses Skræderi og Herreekvipering.

Alt garanteret smuk Pasning og 1ste Klasses Syning.

NB. Leverander af Uniformer til D. F. D. S. og Industriforeningen

Frederikshavns Skibsværft og Flydedok

H. V. Buhl & Co. A/S
Frederikshavn

Nybygning af Staal- og Træskibe:

Fragtdampere, Passagerdampere, Motorfartøjer, Lægtre etc.

Flydedok: 1700 Tons Bæreevne, Største Skib 260'—0
16'—0 Dybde over Blokkene

Kontor i Kjøbenhavn: Amaliegade 34.

Telegram-Adresse: { Buhl, Frederikshavn,
Carlhotfermann, Kjøbenhavn.

Esbjerg

Tovværks-Fabrik

Hamp-Kokus-Manilla-Jern- og Staal-

Tovværk

til staaende og løbende

Gods, Fortøjnings- og Slåbetrosser.



Marstal

Staalskibshyggeri & Reparationsværft.

Specialitet: **Smaa Skibe.**

„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 omdales ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side - - - - - 25 -
De øvrige Sider - - - - - 20 -
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange-
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, den 20. December 1910.

Salget af britiske Sejlskibe. »Shipp. Gaz.« skriver, at man i det sidste Aarstid har hørt megen Tale om den betydelige Sejlskibstonnage, som britiske Redere har solgt til Nordmænd og andre udenlandske Købere til Spotpris, og tilføjer, at det i denne Forbindelse nærmest er kuriøst at tænke paa den betydelige Stigning i Fragtraterne, som nu er kommet disse Købere til Gode. Markedet for Sejlskibstonnage udefter har næsten lignet en Arena for Hanekampe, i hvilken Befragtere og Mæglere har kæmpet om Skibe, og Rederne har været Tilskuere, medens Konkurrencen har skruet Priserne op fra Dag til Dag, lige til Mulighedernes Grænse. Skibe med 3,000 Tons Bæreevne opnaar for Tiden 500 £ mere i Fragt for en Rejse udefter, end der har været naaet i lange Tider, og naar man saa betænker de forholdsvis smaa Priser, til hvilke Skibe af høj Klasse og i fuld brugbar Stand har skiftet Ejer, saa vil man forstaa, at Sejlskibstonnage paa adskillige Steder netop nu maa være en lønnende Spekulation. Hermed er dog ikke sagt, at Sejlskibe som saadanne har Fremtiden for sig, men de sidste tolv Maaneders Købere har erhvervet Besiddelser, som giver gode Renter ved de nuværende Fragtrater.

Havneafgifterne i London. London, 16. December. (Ritz. Bur.) Havnemyndighederne har offentliggjort en ny Tarif, hvorefter Skibe fra 1. Januar skal betale 18 d. pr. Netto Reg.-Tons for 28 Liggedage i London and India-docks og i alle andre Dokker 15 d. for 10 Dage. Man venter som Følge heraf en Indtægtsnedgang paa 15,000 Pd. Sterling aarlig, men til Gengæld en stærkere Trafik.

Ny Søkort. Fra Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv har vi modtaget Kort Nr. 236 over Skagerak, tillige med specielle Kort over Kristiania Fjord, samt Indsejlingerne til Kristianssand, Mandal og Ny Hellesund, samt Kort Nr. 125. Østersøen mellem Langeland og Dars.

Skibsfarten paa Königsberg. Det danske Konsulat i Königsberg, Preussen, telegraferer den 17. ds. til Københavns Børs: Opkrævning af Isbrydergebyr Königsberg—Pillau ophører i Dag.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 17. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Svær Fastis.

Strömstad. Isfri.

Tyske Farvande.

Memel. Reviret: Drivis, Skibsfarten vanskelig for Sejlskibe.

Pillau. Søen: Isfri. Reviret: Svær Fastis, hist og her isfrit. Søkanalen: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Skoleskibet »Viking« er den 17. ds. afsejlet fra Hull til Eskeviggen i Kristiania Fjord.

Højesteretsdom. I Modsætning til Sø- og Handelsretten gav Højesteret Rederisyndikatet Medhold i den Sag, der var anlagt imod det af Firmaet Helmsing & Grimm i Riga til Betaling af en Veksel paa 755 Rubler.

Loven om Tilsyn med Dampfartøjer. Folketinget har i to Møder den 16. og 17. ds. enstemmig vedtaget Loven om Tilsyn med Dampfartøjer, efter at Udvalget havde afgivet Betænkning samme Dag som det var nedsat. Loven er dermed færdig fra Rigsdagen.

Højesteretsdom.

Ved Certeparti af 26. Marts d. A. befragtede A/S. Kjøbenhavns Kul- og Kokeskompagni Damperen »Draupner«, tilhørende Rederiet Johan C. Gjertsen's Eftflg., Bergen, til at bringe en Ladning Kul til København. Til Losningen af denne Ladning medgik der én Dag udover den i Certepartiet bestemte Tid, og »Draupner«s Rederi forlangte derfor den i Certepartiet vedtagne Godtgørelse af 12 £.

Ved Sø- og Handelsretten blev der afsagt Dom i Sagen den 20. Juli d. A. (se Dansk Søfartstidende Nr. 86 d. A.). Det oplystes under Sagen, at Opholdet skyldtes en Strejke blandt Lossearbejderne, opstaaet, fordi Kompagniet, der tidligere havde ført Forhandlinger med Arbejdsmændenes Forbund om kun at beskæftige Medlemmer af dette Forbund eller give dem Fortrinsret ved alt under Firmaets Virksomhed forefaldende Arbejde, uden at der dog var kommen nogen bindende Aftale i Stand derom, havde nægtet at benytte et Par Hold Arbejdere ved Losningen af »Draupner«, da Firmaet under en tidligere Losning havde været utilfreds med disses Arbejde. Disse Hold bestod saavel af organiserede som af uorganiserede Arbejdere.

»Draupner«s Rederi henviste til Certepartiets § 12, i hvilken fandtes følgende Bestemmelse: »I Tilfælde af Strejke, Lockouter, borgerlige Uroligheder, ulykkelige Hændelser eller nogen anden Omstændighed, hvorover Ladningsmodtagerne ikke er Herrer, og som hindrer eller forsinker Losningen, regnes den saaledes medgaaede Tid ikke, med mindre Damperen allerede er begyndt at ligge over . . .«

Rederiet var af den Anskuelse, at denne Bestemmelse kun kunde fritage Modtagerne for at betale Liggedagsgodtgørelse, naar Strejken var af en saadan Art, at det ikke stod i Modtagernes Magt at afbøde Strejkens Følger eller forhindre den. Dette mente Rederiet ikke var Tilfældet her, idet det hævdede, at Kompagniet, naar det ikke var i Stand til at lade Losningen foretage ved Mandskab udenfor de organiserede Arbejdere, kunde have givet efter for de Forordringer, der stilledes til det.

Kompagniet hævdede, at enhver Strejke mellem Lossearbejderne, naar den er Skyld i Skibets Ophold, efter Certepartiet maa fritage Modtagerne for Ansvar med Hensyn til Lossetiden.

Sø- og Handelsretten afsagde følgende Dom:

»Retten skønner ikke rettere, end at Ladningsmodtagerne i nærværende Tilfælde maa være fritaget for at tilsvare Liggedagsgodtgørelse til Skibet. Vel maa Certepartiets Artikel 12, efter hvad der maa antages at være Meningen med den i Regel 6 i de bag paa Certepartiet trykte »The Baltcon Strike Rules« indeholdte Definition af Strejke, antages ved Strejke kun at forstaa en saadan Strejke, hvorover Modtagerne ikke er Herrer, saaledes at kun en saadan skulde fritage for Ansvar med Hensyn til Lossetiden, men i nærværende Tilfælde findes der dog ikke at kunne paalægges Modtagerne noget Ansvar, da det ikke af Rederiet, hvem Bevisbyrden herfor maa paahvile, overfor Kompagniets Benægtelse er godtgjort, at dette kunde have ladet Losningen foretage ved andre end organiserede Arbejdere, eller at de kunde have forebygget eller forhindret Strejken paa anden Maade, i hvilken Henseende det bemærkes, at der ikke kan gives Rederiet Medhold i, at Kompagniet ube-

tinget kunde være pligtigt at afværge Strejken ved at give efter for Lossearbejderne, hvad enten disses Fordringer maatte anses berettigede eller ikke.»

Da Sagen angik et Principspørgsmaal, blev den trods det ringe Beløb, den angik, appelleret til Højesteret, hvor Højesteretssagfører A s m u s s e n mødte for Rederiet og Højesteretssagfører H e n r i q u e s for Kompagniet.

Ved Højesterets Dom den 15. ds. blev Sø- og Handelsrettens Dom stadfæstet og Processens Omkostninger paalagt Rederiet med 200 Kr. Det hedder i Dommens Præmisses:

Efter de foreliggende Oplysninger kan det ikke antages, at der med Hensyn til Indtrædelsen af den paagældende Strejke eller Fremskyndelsen af Udlosningen kan lægges Kompagniet noget til Last. Som Følge heraf og iøvrigt i Henhold til de i den indankede Dom anførte Grunde vil den være at stadfæste.

Nyt Lovforslag.

Indenrigsministeren har den 16. ds. i Folketinget fremsat nedenstaaende Forslag til Lov om

Søfolks Adgang til at deltage i Folketingsvalg og Valg af Valgmænd til Landstinget.

§ 1.

Ved Folketingsvalg og ved Valgmandsvalg til Landstinget kunne Søfolk, der ved deres Virksomhed som saadanne ere forhindrede fra at komme personlig til Stede og afgive Stemme i den Valgkreds (Kommune), i hvilken den paagældende er valgberettiget, afgive Stemme til Valgbestyrelsen (ved Valgmandsvalgene Kommunalbestyrelsen) at indsende Stemmeseddel i Overensstemmelse med nedenstaaende Regler.

Ved Søfolk forstaaes i denne Lov alle, der som Skibsførere eller Mandskab fare til Søs i eget Skib eller ere antagne eller befalede til at forrette Tjeneste paa et Skib (dansk eller fremmed) uden Hensyn til Beskaffenheden af den Virksomhed, de udføre.

§ 2.

Blanketter til Stemmesedler med tilhørende Konvolutter samt til de Skrivelser, hvormed disse fremsendes (Følgebreve), og Omslag hertil tilvejebringes ved Regeringens Foranstaltning for Statskassens Regning; de skulle stedsde kunne faas udleverede hos Kommunalbestyrelserne, Toldvæsenet, Mønstingsbestyrerne og de danske Konsuler (Vicekonsuler) i Udlandet.

Blanketterne til Stemmesedlerne skulle være af hvidt Papir uden Paategning eller Særmarke af nogen Art.

Konvolutterne skulle være uigennemsigtige og saaledes tildannede, at de helt dække den indlagte Stemmeseddel.

Skema for Følgebreve og de Attester, der paategnes samme, fastsættes af Indenrigsministeren.

Stemmeafgivning efter nærværende Lov, er kun gyldig, naar den sker ved Benyttelse af de ommeldte Blanketter og Skemaer.

§ 3.

Ved Folketingsvalg skal Stemmesedlen lyde paa en navngiven Person blandt dem, der have stillet sig til Valg, eller, hvis der kun er en Kandidat, paa »Ja« eller »Nej«, jfr. dog § 8 Nr. 3. Ved Valgmandsvalgene til Landstinget skal Stemmesedlen, naar der kun skal vælges 1 eller 2 Valgmænd, lyde paa 1 eller 2 valgbare Personer, og, naar der skal vælges flere Valgmænd, paa det Bogstav, som betegner den Liste, paa hvilken den paagældende ønsker at stemme.

For de Vælgere, som afgive Stemme i Medfør af nærværende Lov her i Landet, maa Stemmesedlen ikke være afgiven paa et tidligere Tidspunkt end 14 Dage før Valgets Afholdelse. For de Vælgere Vedkommende, som afgive Stemme paa Færøerne eller paa Island, Grønland, de dansk-vestindiske Øer eller i Udlandet, maa Stemmesedlen tidligst være afgiven 3 Maaneder før Valget. Stemmesedlen anses for at være afgiven paa den Dag, da Følgebrevet underskrives (jfr. §§ 4 og 5).

Ingen maa i Anledning af samme Valg afgive mere end en Stemmeseddel. Stemmesedlen anses altid som gældende det første efter dens Afgivelse afholdte Valg.

Bortfalder Grunden til Forfaldet, saa at Vælgeren kan møde personlig, meddeler han dette til Valgbestyrelsens Formand; den indsendte Stemmeseddel kasseres, og den paagældende afgiver derefter Stemme paa sædvanlig Maade.

§ 4.

Den, der vil afgive Stemme i Henhold til nærværende Lov her i Landet, indlægger i Enrum og uset Stemmesedlen i en særskilt Konvolut og tilklæber denne. Han affatter dernæst et dateret Følgebrev.

Følgebrevet, der stiles til Valgbestyrelsen i den paagældende

Valgkreds (Kommune), skal der gives nøjagtig Oplysning om Vælgerens fulde Navn, Stilling og Bopæl i Valgkredsen samt om de Omstændigheder, som forhindre ham fra at komme personlig til Stede og afgive Stemme ved det paagældende Valg. Følgebrevet skal derhos indeholde en af Vælgeren paa Ære og Samvittighed afgiven Erklæring om, at han selv frivillig og uset i Enrum har lagt Stemmesedlen ind i Konvolutten og tilklæbet denne.

Følgebrevet skal være forsynet med en Attest om, at Underskriften er ægte og skrevet paa Tid og Sted som af Vælgeren anført. Denne Attest skal være underskrevet af et dansk Skibs Fører, der tilkalder en af Besætningen som Vidne, eller af vedkommende Mønstingsbestyrer eller Toldtjenestemand. Naar Skibsføreren selv vil afgive Stemme eller paa anden Maade er forhindret fra at udstede den ommeldte Attest, kan denne meddeles af hans Stedfortræder om Bord.

Naar Attesten underskrives af Skibsføreren eller hans Stedfortræder, anføres i Skibets Dagbog eller i en anden særlig dertil indrettet Bog, at Stemmegivningen er sket, og hvem der har været tilkaldt som Vidne, samt tilføjes Vælgerens fulde Navn, og til hvilken Valgkreds han hører.

Konvolutten med Stemmeseddel og Følgebrev indlægges af Vælgeren i et Omslag. Vælgeren lukker derefter Omslaget, adresserer det til Valgstedets Kommunalbestyrelse og forsyner det med Paategning om, at det indeholder en Stemmeseddel, samt med sit Navn.

§ 5.

Den, der vil afgive Stemme i Henhold til nærværende Lov paa Færøerne eller paa Island, Grønland, de dansk-vestindiske Øer eller i Udlandet, skal — saa vidt mulig inden sin Afrejse — fra vedkommende Kommunalbestyrelse erhverve et Bevis for, at han er optagen paa Valglisten. Skemaet for dette Bevis fastsættes af Indenrigsministeren. Naar saadant Bevis er udlærdiget, skal der ske Bemærkning herom paa Valglisten med Tilføjelse af Datoen for Bevisets Udfærdigelse.

I øvrigt iagttages følgende Regler:

Vælgeren indlægger i Enrum og uset Stemmesedlen i en særskilt Konvolut og tilklæber denne.

Han affatter dernæst et dateret Følgebrev af det i § 4 anførte Indhold. Følgebrevet underskrives i Overværelse af et dansk Skibs Fører, der tilkalder en af Besætningen som Vidne, eller af en dansk Konsul (Vicekonsul). Skibsføreren eller Konsulen skal paa Følgebrevet en Attest om, at Underskriften er ægte og skrevet paa Tid og Sted som i Brevet anført, samt at Vælgeren har forevist det ommeldte Valglistebevis, hvilket nøjagtig skal betegnes i Attesten.

Vælgeren lægger i Skibsføreren og Vidnets eller Konsulens Overværelse Konvolutten med Stemmeseddel ind i et Omslag og tilklukker dette. Omslaget adresserer han til Valgstedets Kommunalbestyrelse og forsyner det med Paategning om, at det indeholder en Stemmeseddel, samt med sit Navn.

Skibsføreren eller Konsulen skal paa Forlangende af vedkommende Vælgere besørge Omslaget uopholdelig afsendt som anbefalet Brev. Portoombestyrerne afholdes af vedkommende Vælgere selv.

I Stedet for Konsul og Skibsfører med Vidne kan ogsaa benyttes en notarius publicus paa vedkommende fremmede Sted.

Naar Skibsføreren selv afgiver Stemme eller paa anden Maade er forhindret fra at udføre de i nærværende Paragraf ommeldte Forretninger, kunne disse udføres af hans Stedfortræder om Bord.

Naar Følgebrevet underskrives i Overværelse af Skibsføreren eller hans Stedfortræder, anføres i Skibets Dagbog eller i anden særlig dertil indrettet Bog, at Stemmegivning er sket, og hvem der har været tilkaldt som Vidne, samt tilføjes Vælgerens fulde Navn, og til hvilken Valgkreds han hører, og eventuelt, hvornaar Omslaget er besørget afsendt.

§ 6.

I en Bog, der skal indrettes efter et af vedkommende Ministerium foreskrevet Skema og autoriseres af Amtmanden (i Kjøbenhavn af Magistraten), indfører Formanden for Valgstedets Kommunalbestyrelse (i Kjøbenhavn det i Valgloven af 7. Februar 1901 § 19 ommeldte Uvalg) de modtagne Omslag i Nummerorden, med Tilføjelse af Tiden for deres Modtagelse, og sætter tilsvarende Numre paa Omslagene.

Den nævnte Bog tillige med Omslagene tilstilles, naar Valg er berammet, Valgkredsens Valgbestyrelse saa betids, at den er Valgbestyrelsen i Hænde senest paa det for Valghandlingens Begyndelse berammede Klokkeslet.

De Omslag, som derefter indkomme til Valgbestyrelsen inden Afstemningens Afslutning, nummereres, men i den ommeldte Bog anføres alene, hvor mange saadanne Omslag der i alt ere modtagne.

§ 7.

Efter at Afstemningen er afsluttet, aabnes de modtagne Omslag af to Medlemmer af Valgbestyrelsen, der for hvert enkelt af Omslagene nøje undersøge, om den Person, fra hvem det hidrører, er opført paa Valglisten og i bekræftende Fald, om han allerede har afgivet Stemme.

Viser det sig ved den nævnte Undersøgelse, at den paagældende ikke er valgberettiget, eller at han tidligere har stemt, eller oplyses det, at han inden Valgdagen er afgaaet ved Døden, eller at den paaberaabte Forfaldsgrund ikke er til Stede (eller at den ikke er tilstrækkelig til at begrunde lovligt Forfald), lægges den uaabnede Konvolut tilligemed Følgeskrivelsen paa ny ind i Omslaget, og dette kommer ikke videre i Betragtning. Det samme gælder, naar Omslaget indeholder andet eller mere end en Følgeskrivelse og een Kou-

volut, eller der efter Beskaffenheden af Omslaget, Følgebrevet eller Konvolutten er Grund til at antage, at de ikke høre til de ved Regeringens Foranstaltning tilvejebragte, eller at der ved deres Udfyldning, Underskrift eller Indsendelse ikke er gaaet frem som i nærværende Lov foreskrevet.

I Tvivlstilfælde skulle de ommeldte tvende Medlemmer af Valgbestyrelsen forelægge det paagældende Spørgsmaal for den samlede Valgbestyrelse.

De Konvolutter, som ikke efter foranstaaende Regler lades ude af Betragtning, lægges i en Urne og blandes mellem hverandre. Stemmesedlerne optælles paa samme Maade som de andre Stemmesedler og efter at disse ere optalte.

§ 8.

De i Medfør af denne Lov afgivne Stemmesedler ere gyldige:

1. naar det ikke med Sikkerhed kan afgøres, om det paa Stemmesedlen anførte Navn sigter til nogen af Kandidaterne eller eventuelt til hvilke, eller — ved Valgmandsvalgene til Lands tinget — paa hvilken Liste den paagældende stemmer,
2. naar der ved et Valg, til hvilket flere Kandidater have stillet sig, er stemt »Ja« eller »Nej«,
3. naar der ved et Valg, til hvilket kun een Kandidat har stillet sig, er stemt for en anden navngiven Person end denne. Er Kandidaten nævnt, tælles Stemmen som »Ja«-Stemme,
4. naar en Konvolut indeholder andet eller mere end een Stemmeseddel,
5. naar der efter Beskaffenheden af en Stemmeseddel er Grund til at antage, at den ikke hører til de ved Regeringens Foranstaltning tilvejebragte, eller at der ved dens Udfyldning ikke er gaaet frem som i denne Lov foreskrevet.

§ 9.

Det naahviler danske Skibsførere (Skibschefer), Mønstringsbestyrere, Toldtjenestemænd, Konsuler (Vicekonsuler) samt Kommunalbestyrelsesmedlemmer uopholdelig at meddele Underretning til Valgstedets Kommunalbestyrelse, saa snart det kommer til deres Kundskab, at nogen, som har afgivet Stemme i Medfør af nærværende Lov, er afgaaet ved Døden inden Valgets Afslutning.

§ 10.

Skibsføreren paa dansk Skib skal sørge for, at der om Bord findes et Eksemplar af denne Lov og de dertil sig sluttende Bestemmelser, samt at der i Mandskabets Onholdsrum findes opslaaet et af vedkommende Ministerium affattet Uddrag af Reglerne om Søfolks Stemmegivning. Overtrædelse af denne Bestemmelse straffes med Bøder af indtil 400 Kr. Bøderne tilfalder Statskassen.

Bekendtgørelsesmaaden i Søværnets Skibe fastsættes af Marine-ministeren.

Det ommeldte Uddrag skal ogsaa stadig findes paa ethvert dansk Konsulatskontor.

§ 11.

For Udfærdigelse af Valgliste-Bevis, Attester, Paategninger og Bevidnelser, som afgives i Henhold til nærværende Lov, erlægges ingen Betaling.

§ 12.

Hvor intet modsat er bestemt, finde Forskrifterne i Valgloven af 7. Februar 1901 tilsvarende Anvendelse med Hensyn til, hvad der omhandles i nærværende Lov.

§ 13.

Denne Lov træder i Kraft 3 Maaneder efter dens Bekendtgørelse i Lovtidende. Loven gælder ikke for Færøerne.

Bemærkningerne til Lovforslaget

minder om, at der i Fjor i Folketinget ad privat Vej blev indbragt et Forslag til Lov om Søfolks Adgang til Deltagelse i Folketingsvalg. Ved Behandlingen heraf opstod Spørgsmaalet om eventuelt at udvide Forslaget til at gælde enhver Vælger, der ved lovligt Forfald maatte være forhindret fra at komme personlig til Stede og afgive sin Stemme i den Valgkreds (Kommune), i hvilken han er valgberettiget; men om der end, under første Behandling af det privat indbragte Forslag i Folketinget, fra forskellige Sider blev udtalt Sympati for en saadan Udvidelse af Forslaget, syntes der dog ikke at være nogen mere almindelig erkendt Nødvendighed for i Øjeblikket at gaa til en saa vidtgaende Adgang for fraværende Vælgere til at deltage i Valg. Derimod har der fra alle Sider været Enighed om det berettigede i at give Søfolk, som ved deres Virksomhed ere forhindrede i at møde personlig paa Valgstedet for at afgive Stemme, Adgang til at deltage saavel i Folketingsvalg som Valg af Valgmænd i Anledning af Landstingsvalg, og Ministeriet har derfor indskrænket sig til at stille Forslag herom.

Angaaende de enkelte Bestemmelser i Lovforslaget anføres følgende:

Til § 1.

Med Hensyn til den Kreds af Personer, der kan nyde godt af Forslagets Bestemmelser, bemærkes, at Loven tænkes bragt til Anvendelse paa alle, der som Skibsførere eller Mandskab fare til Søs i eget Skib (Fartøj) eller ere antagne eller befalede til at forrette Tjeneste paa et Skib (dansk eller fremmed) uden Hensyn til Beskaffenheden af den Virksomhed, de udføre. Efter denne vide Bestemmelse af Udtrykket »Søfolk« vil Loven omfatte ikke alene de Personer, der fare til Søs med Handelsskibe, men f. Eks. ogsaa Fi-

skere og dem, der gøre Tjeneste i militære Skibe og Fartøjer. Det er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at afgive Stemme efter Loven, at de paagældende ere Søfolk; det kræves tillige, at de ved deres Virksomhed som Søfolk ere forhindrede fra personlig at komme til Stede ved Stemmeafgivningen. Det er dernæst en Selvfølge, at de efter almindelige Regler maa være valgberettigede.

Til § 3.

For at forhindre Misbrug, foreslaas det, at Stemmesedlen kun kommer i Betragtning, naar den er afgiven indenfor et bestemt, kortere Tidrum før Valgets Afholdelse. For de Søfolk, der afgive Stemme her i Landet, er Fristen sat til 14 Dage før Valget, og for deres Vedkommende, som stemme paa Færøerne eller paa Island, Grønland, de dansk-vestindiske Øer eller i Udlandet, til 3 Maaneder før Valget.

Til §§ 4—5.

Disse Paragraffer indeholde en nærmere Beskrivelse af den Fremgangsmaade, der skal benyttes ved Stemmeafgivning efter Loven:

Efter at den paagældende Vælger i Enrum og uset har indlagt Stemmesedlen i en særskilt Konvolut og tilklæbet denne, affatter han et Følgebrev. I dette skal der gives Oplysning om hans fulde Navn, Stilling og Bopæl i Valgkredsen samt om de Omstændigheder, som forhindre ham fra personlig at afgive Stemme. Følgebrevet maa desuden indeholde en af ham paa Ære og Samvittighed afgiven Erklæring om, at han selv frivillig og uset i Enrum har lagt Stemmesedlen i Konvolutten og tilklæbet denne.

Det nævnte Følgebrev forsynes med Attest om, at Underskriften er ægte og skreven paa Tid og Sted som af Vælgeren anført. Attesten forudsættes som Regel at blive afgiven af et dansk Skibs Fører med et tilkaldt Vidne, men den kan ogsaa udstedes af en offentlig Myndighed, her i Landet af vedkommende Mønstringsbestyrer eller Toldtjenestemand og i Udlandet af en Konsul (Vicekonsul) eller notarius publicus.

Ved Stemmeafgivning i Udlandet har man foreslaaet, at Skibsføreren eller Konsulen, naar den paagældende Vælger forlanger det, skal besørge Omslaget uopholdelig afsendt som anbefalet Brev. Portoudgiften bør formentlig betales af Vælgeren selv.

Fragtmarkedet.

Frugtmarkedet for Sejlere.

Fra Østersøen, Danmark, Vestsverig og Østnorge til England og Kontinentet er Markedet overalt yderst mat, og der gøres ikke Forretninger. Tyskland og Danmark har enkelte Kornlaster, ligesom de øvrige Lande har enkelte Trælaster, men Tilbudene er saa lave, at Rederne foretrækker Oplægning efter endt Rejse, og der er nu et ret betydeligt Antal Sejlere oplagt uden Udsigt til foreløbig at komme i Fart.

For næste Aar udbydes flere Trælaster fra Bottenhavet og Pinskebugten, men Befragterne mener, at de kan faa Tonnage til lavere Rater end dette Aars, medens Rederne har en modsat Opfattelse og stiller højere Fordringer, saa at det er vanskeligt at komme til Forretning.

Returfragter Vest fra er vedvarende utilstrækkelige for de større Sejlere, medens de mindre lettere anbringes.

Angaaende de mindre Skibe har den forløbne Uge ogsaa kun forholdsvis faa Befragtninger at opvise og gennemgaaende til samme Rater, som nævnt i forrige Beretning. Pillau noterer enkelte Oljekageladninger til 22 à 23 Mk.; fra Stralsund opnaaede et Par Skibe 7 à 7½ Mk. for Havre og fra Rostock vil kunne faas 5 à 5¼ Mk. for Rug; men iøvrigt er Tilbudene fra Nordtyskland ikke overdrevent mange. Sverig noterer fra Karlshamn til Kiel, Flensborg 4½ Mk. for Kantsten. Sundhavnene sluttede Lervarer ligeledes til Kiel og Flensborg 3¼ Mk. og Lysekil bl. a. til Odense 5 Kr. Danmark har fra Provinserne rent ubetydeligt, og fra Kjøbenhavn sluttedes fra ventende Dampere for Hvede til Landskrona, 9 Øre, Svendborg 11 Øre, Odense 17 Øre; fra samme Dampere bliver der ikke saa faa Hvedelaster til Omladning.

Fra Sø og Land.

De forenede Bryggerier meddeler os, at Salget af Bryggeriets Anker Øl til Skibsproviantering er steget betydeligt i de sidste Aar, og ikke alene om Bord i Skibe, der sejler i den indenrigske Fart, men ogsaa paa de Skibe, der gaar paa de længere Rejser.

De forenede Bryggeriers Anker Øl egner sig ogsaa fortrinligt til Skibsbrug. Det er en Ølsort af Skibsstype, men meget ekstrakt og af finere Kvalitet end det almindelige Skibsol, dertil er det aftappet paa selve Bryggeriet direkte fra Løgerfadene, saaledes at det er ualmindelig holdbart.

Ved Forsøg er det konstateret, at De forenede Bryggeriers Anker Øl, efter at have været en flere Maaneders Rejse med et af Det østasiatiske Kompagnis Skibe under de forskellige klimatiske Forhold, ved Hjemkomsten viste sig at være lige saa velsmagende, som da det blev taget om Bord.

Havarier og Forlis.

Johanne, Skonnert af Allinge, er i Torsdags grundstødt paa Arnagerrev paa Bornholm. Skibet, der er havrelastet, har Assistance af Svitzers »Frederikshavn«.

Frøden II, Skonnert af Stege, er paa Rejsen fra Mullerup til Horsens med en Ladning Hvæde grundstødt paa Selgrunden i Horsens Fjord. Skibet kom flot efter at have losset en Del af Lasten i Lægtene.

Helge, Skonnert, der som meddelt grundstødte ved Indsejlingen til Randers Fjord, er bragt flot og ind til Randers, efter at en Del af Lasten var losset i Lægtene.

Erik II, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Dunkerque Havn været i Kollision med et Slæbeskib og faaet nogen Skade.

Cito, Dpsk., har været paa Grund paa Møllegrunden, men kom atter flot ved egen Hjælp efter at have losset c. 15 Tons Ladning i Lægtene.

Heighington, Dpsk. af West Hartlepool, grundstødte ved Indsejlingen til Horsens. Skibet kom flot uden Assistance og indgik til Horsens.

Livadia, 3/m. russ. Skonnert, er paa Rejsen fra Sverige til Irland med Trælast strandet ved Ringkjøbing (Sønder Lyngvig). Besætningen er landsat. Skibet er læk.

Johan, Skonnert af Bergqvaa, kom den 16. ds. paa Rejsen fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Gibssten, paa Grund paa Hesselø. Flot med Assistance af Svitzers.

Blandina, Galease af Dellstedt, er paa Rejsen fra Hamburg til Stralsund sprunget læk og sunket 1½ Mil fra Gjedser. Besætningen, tre Mand, er indkommet til Gjedser i Skibsjølen.

Amicitia, Dpsk. af Bergen, er paa Rejsen fra Riga til Ghent indkommet hertil med Vand i Forskibet.

Esbern Snare, Dpsk. af Kjøbenhavn, har for Indgaaende til Hamburg den 17. ds. kollideret med nogle Pæle, hvorved Ankerstokken knækkede, og nogle Bovplader blev bulede.

Nora, Dpsk. af Esbjerg, har ved Indsejlingen til Dunkerque været i Kollision med Dpsk. »Ronan«, som laa til Ankers. »Nora« fik slaaet nogle Nitter løse under Vandgangen agter, hvorved en Del af Oljekagelasten har taget Skade.

C. W. Obel, Aalborg.

Skraatobakker i Blikdaaser og Glas. Shagobakker i Blikdaaser eller Tinfolio. Cigarer, Cigarillos, Cigaretter.

Faas hos de fleste Handlere.

Hovedoplag: Vestergade 10, Kjøbenhavn K.

I Aalborg provianterer d'Hrr. Skibsførere fordelagtigst i

A. Chr. Bertelsens

Kolonial- og Skibsprovianteringsforretning

Telefon 249.

Vesteraa.

Telefon 249.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, afg. Antwerpen 18./12. hertil. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./12. — Algarve, Borries, ank. Burntisland 16./12. — Anglo Dane, Wiencke, afg. Stavanger 18./12. hertil. — A. N. Hansen, Kruse, afg. Riga 18./12. til Dunkerque. — Antwerpen, Steffens, afg. herfra 16./12. til Riga. — Arkansas, Petersen, ank. Kristiania 17./12. — Arno, Strubberg, ank. Savona 7./12. — Aurora, Fischer, ank. Reval 15./12. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Bordeaux 13./12. — Beira, Lunge, ank. Lissabon 17./12. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, pass. Gibraltar 16./12. for Marseille. — Christian IX, Holm, afg. herfra 17./12. til Pillau. — Dagmar, Bøgvad, ank. Reval 9./12. — Douro, Søberg, ank. hertil 18./12. — Esbjerg, Strufve, afg. Riga 17./12. hertil.

— Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frøderik, Nellesmann, pass. Brunsbüttel 16./12. for London. — Garonne, Kromann, afg. Rochelle 16./12. til Dunkerque. — Georgios I, Sørensen, ank. Hull 14./12. — Hellig Olav, Holst, ank. Kristiania 18./12. — Høngest, Muncck, afg. Riga 17./12. hertil. — Hjelm, Kylesbeck, ank. hertil 19./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Newcastle 15./12. til Genua. — Jolántha, Simonsen, afg. Riga 16./12. til Antwerpen. — Käsän, Mikkelsen, afg. London 17./12. hertil. — Kentucki, Andresen, afg. Kristiania 1./12. til Boston. — Kiew, Jørgensen, pass. Holtenau 17./12. til Antwerpen. — Kurss, Gümmsen, pass. Brunsbüttel 17./12. for Bordeaux. — Leopold II, Christensen, ank. Libau 15./12. — Loire, Craignou, ank. Windau 17./12. — Louise, Larsen, ank. hertil 17./12. — L. P. Holmblad, Svahné, afg. herfra 17./12. til Riga. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./12. — Morsø, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskø, Jonsen, afg. Pillau 18./12. hertil. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Piræus 17./12. til Cavalla. — Nordjylland, Jacobsen, afg. Havre 17./12. hertil. — O. B. Sühr, Jacobsen, ank. Dunkerque 10./12. — Omsk, Harder, afg. Libau 17./12. til Hull. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Filadelfia 6./12. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. Hull 15./12. — Pregel, Iversen, ank. Riga 14./12. — Saga, Wilberg, afg. Riga 17./12. til Antwerpen. — Seint, Daupt, afg. herfra 13./12. til Bordeaux. — Texas, Clauson Kaas, ank. hertil 8./12. — Thyra, Jacobsen, ank. hertil 18./12. — Tiber, Bech, ank. Palermo 18./12. — Tyr, Thaning, ank. hertil 19./12. — United States, Gotsche, afg. Kristianssand 10./12. til New York. — Viking, Meyer, afg. Arendal 16./12. Nord paa. — Hans Gudde, ank. Stettin 16./12. — Karin, ank. hertil 15./12. — Vadsø, ank. Manchester 16./12.

Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, afg. Methil 16./12. til Kiel. — Johan Siem, Nielsen, afg. Methil 14./12. til Kjøbenhavn. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, afg. Papenburg 17./12. til Grangemouth. — Russ, Petersen, ank. Buenos Aires 15./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Newcastle 16./12. — Excellence Plecke, Rasmussen, afg. Libau 16./12. til Rotterdam. — Michail Ontchoukoff, Harboe, ank. Blyth 9./12. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, afg. Skadowsk 6./12. til Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Svendborg 13./12. — Newa, Dahl, afg. Barry 18./11. til River Plate.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 15./12. — Helene, Sørensen, ank. Rotterdam 16./12. — Sjælland, Dam, ank. Nykjøbing F. 14./12. — Agnete, Hausen, afg. Riga 16./12. — Hermia, Sonnichsen, ank. Randers 14./12. — Alice, Schultz, afg. Odense 15./12.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ostende 12./12. — Freja, Nielsen, ank. Halmstad 17./12. — Vera, Thing, ank. Rotterdam 14./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque. — London, Bom, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Paris, Tholander, afg. Aarhus 14./12. til Bouess. — Bryssel, Kaas, afg. London 16./12. til Methil.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Dunkerque 3./12. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. Libau 15./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Danzig 17./12. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Rotterdam 16./12. til Helsingør. — Skinfaxe, Faber, ank. Riga 16./12. — Gulfaxe, Petersen, ank. Aarhus 11./12. — Rødfaxe, Vilandt, ank. Königsberg 11./12.

Det østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel Hansen, afg. Aden 10./2. til Port Said. — Samui, Licht, afg. Penang 13./12. til Port Said. — Pangan, Gabe, ank. Soesoe 15./12. — Chumpon, Hansen Raun, afg. Genua 16./12. til Port Said. — Bandon, Thomsen, afg. Pola 3./12. til London. — Siam, Knudsen, afg. Hongkong 15./12. til Takao. — Indien, Jensen, ank. Perim 15./12. — Tranquebar, van Deurs, ank. Hull 10./12. — Cathay, Kruse, afg. Port Said 8./12.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. London 15./12. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. London 14./12. — St. Croix, Kall, afg. St. Thomas 6./12. til Demerara.

Heimdal. Helga, Vaaben Hausen, ank. Drogheda 13./12. — Martha, Christensen, ank. Ipswich 13./12. — Elna, Rathje, afg. Aguilas 16./12. — Therese, Pedersen, afg. Oran 9./12. — Simone, Møller, afg. Staf 7./12. — Jeanne, Terkildsen, afg. Bona 8./12. — Vera, Rise, afg. Brest 17./12. — Daisy, Laggen, afg. Newport 13./12. — Anine, Leith, ank. Bona 18./12. — Kamma, Løffler, ank. Tynen 17./12.

Nordssøn. Nordland, Møller, ank. Ghent 16./12. — Kronprins Frederik, Andresen, afg. Libau 13./12. — England, Andersen, ank. Nykjøbing F. 13./12. — Holland, Poulsen, ank. Esbjerg 16./12. — Rusland, Madsen, afg. Kjøbenhavn 16./12.

(Fortsættes efter Danske Havne.)

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 er der udlagt et Fyrskib, der viser hvidt Blinkfy, og hvorfra der med Dampsirenen gives Taagesignaler.</p> <p>Til Vejledning for Sejladsen over Barren og fra Hals til Aalborg er der Ledefyr.</p> <p>Vanddybde ved de mod Fjorden vendende Bolværker fra 5,5 til 7,5 m. I det østre Havnebassin 6,3 m, i Teglgårdshavn og Nyhavn 4,4 à 4,7 m.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 13 Ø. Udg. 13 Ø.</p>	<p>I Fyrskibet „Hals“ er der Station for Hals Lodser.</p> <p>Der er Lodstvang over Hals Barre for Skibe med over 5 m (16 Fods) Dybgaende.</p> <p>Bugsering efter moderate Priser ved Havnens Dampbaad.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Drægtighed. — Ballast kan faas for en Betaling af c. 1½ Kr. pr. Ton. Vand betales med 20 Øre pr. Tønde, leveret om Bord ved Bolværk.</p>	<p>Besørges ved Havnearbejderne efter faste moderate Takster.</p>	<p>Jærnbanespor langs Kajerne. Køhalingsplads. Kraftig Isbryder. Maskinværksteder. Fire Ophalingsbeddinger hvorpaa der kan optages Skibe af indtil 65 m Længde og 700 Tons Egenvægt, Maskinværksted, Malerværksted etc. paa Pladsen ved Beddingerne. Ved Havnen findes en 20 Tons Svingkran.</p>
Aarhus.	<p>Et 235' bredt Løb med 25 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk og i Bassinerne indtil 24 Fod Vand. Bolværkerne 5½ à 6 Fod over Vandet.</p>	<p>Skibsafgift Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes: Indg. 3 Øre pr. Ton Udg. 2 " - "</p> <p>Litspenge: Indg. 2 Øre pr. Ton Udg. 1 " - "</p> <p>Bugsering: Ved Havnens Dampbaad efter fast Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 1 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris: 60 Øre pr. Ton.</p> <p>Vand: 1½ à 2 Kr. pr. Ton</p>	<p>Losning og Lastning besørges efter faste Takster af Arbejdsgiverforeningens Havnekontor og af Havnearbejdernes Andels-Losseklub.</p>	<p>Maskinværksteder, Køhalingsplads Ophalingsbedding til 100 à 150 Tons Skibe, elektrisk belyst Havneplads, Havnepakhuse med Korn-Elevatorer og Hejseværker, Vareskure, Vandbaad, Bugserbaad, Frilager, 3 faste Kraner, 1 transportabel Kran, Jærnbanespor rundt hele Havnen. Petroleumskajer for brandfarligt Tødegods og for Tankskibe.</p>
Assens.	<p>Rende med 20 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne i nordlige Havn 21 og 16 Fod, mellemste Havn 16 Fod, inderste 11 Fod. Bolværk 5 Fod ved daglig Vande.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -</p>	<p>Lodspenge, naar Lods benyttes, betales efter Dybgaende og Brutto Drægtighed; der er Sommer- og Vintertakst — se Danmarks Lodstakst 1903.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 3 Ø. pr. Reg.-Ton af Skibets Drægtighed.</p> <p>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 Paafyllning.</p>		<p>Køhalingsplads, Ophalingsbedding, 2 Skibsværfter, Svingkran ved Bolværket i den mellemste Havn = 12000 Pd. Jærnbanespor langs den nordre Kaj.</p>
Fredericia.	<p>I Indløbet 20 Fod, ved Bolværket 18 Fod, Bolværkerne 5 Fod over d. V. Besejlingsforholdene gode.</p>	<p>Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 - For oplagte Skibe i Vintermaanederne halv Havneafgift.</p>	<p>Bugsering uforuden. Lods faas saavel Nord efter til Skagen som Syd efter til Kiel. Afgift efter fast moderat Takst.</p>	<p>Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton.</p> <p>Ballastpris pr. Ton: 1 Kr. paa Siden.</p> <p>Vand: Kr. 1.50 pr. Ton.</p>	<p>Losning og Lastning, hovedsagelig ved Speidterfirma til faste Takster.</p>	<p>Maskinværksted, Køhalingsplads. Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, 8 Tons Kran, Havnepladsen vel belyst, Jærnbanespor langs begge Havnens Sider.</p>

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Esbjerg.	Dybden paa Barren udfør Graadyb er gennemgaaende 18 Fod ved dagl. Højvande; i en smal Rønde over Barren er der dog nu ved Uddybning tilvejebragt ca. 22 Fod, og der arbejdes videre paa Udvidelsen af Røndens Bredde. Dybden i Dokhavnen og paa Sluse-tærsklen 18 Fod, ved den østre Forhavnskaaj 15 Fod og ved den søndre Forhavnskaaj 19 Fod. Flodskifte 5 Fod. Farvandet fra Barren ind til Havnen er godt afmærket med talrige Bøjer, Lystønder og med flere Fyrlinier. Lystønden udenfor Barren er tillige Fløjtetønde.	Pr. Reg.-Ton: Indg.: 10 Ø. Udg.: 10 Ø.	Lodsstation, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdamper. Taksten varierer fra 40 Øre pr. Ton fra Graadybsbarren til 20 Øre fra Reden ind til Havnen, idet der betales for mindst 50 Tons.	Ballastafgift 2 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Ballast kan faas for en Betaling af 5 Kr. pr. Kubikfavn. Vand til Skibsbrug 20 Øre pr. Tønde. Vand til Maskinbrug 10 Øre pr. Tønde.	Losning og Lastning besørgeres 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.
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 frie.	Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903; Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto-Tonnage. Vand: 8 à 10 Øre pr. Hektoliter.	Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster.	Kran med 10 Tons Løfteevne. Privat Flydedok med 1700 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.
Helsingør.	Dybden i Indløbet og i den største Del af Havnen er 25 Fod.	Skibsafgift pr. Reg.-Ton: Ind.- og Udg. 22 Øre. Skibe, der indkommer for Kulforsyning (mindst 50 Tdr.) er frie.	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 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. 362 og 330 Fod c. 15 og 13 Fod Vand paa Kølblokkene. Mastekran til 45 Tons og en Taarndrejekran til 100 Tons.
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.	Bolværkspenge: For hver paa-begyndt Maa-ned 6 Ø. pr Netto - Reg. Ton samt 10 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bolværk, og 5 Ø. pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Bøjer eller Pæle. Vareafgift, svarende til c. 30 Ø. pr. Ton, svares af Varer, der indføres fra Udlandet. Den tilbagebetales dog efter visse nærmere Regler for Varer, der inden 3 Maanederefter Indførslen genudføres til Udlandet.	Lodspenge betales efter Skibets Dybgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og ere meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 60 Kr. til 120 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat.	Jordballast fra Land pr. Ton 90 Ø., Sandballast pr. Baad pr. Ton 1 Kr. 35 Ø., Sandballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 1 Kr. 50 Ø. Vand betales med fra 3 til 4 Kr. pr. Ton.	I Frihavnen besørgeres Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster, i Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med de Arbejdsformænd (Stevedor).	Petroleumsdok, Tørdok for Skibe af c. 450 Fods Længde, Flydedokke, den ene 478 Fod lang med Bæreevne 11,500 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, Havnekran til Løft af 80,000 Ø., Vandforsyning ved Bolværk, Jernbane langs Havnen.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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: Ø. pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis.	Udføres billigt.	Havnebane, Kølhaleplads og Ophalingsbedding og Reparationsværksted findes. En 8 Tons Kran forefindes.
Kolding.	Rende med 18 Fod Vand fører ind til Havnen, for Tiden under Uddybning til 22 Fod. Ved Bolværk indtil 20 Fod, Bolværkerne 5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. For Lodspengene se de ny Lodstakster 1903. Bugsering efter Aftale.	Ballastafgift til Havnen: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 8 Øre pr. Hektol. til Maskinbrug. Til Skibsbrug 3 Ø. pr. Reg.-Ton indtil 200 Tons, derover 2 Øre pr. Reg.-Ton.	Losning og Lastning efter faste Takster.	Svæjbassin, 400 Fod bredt. Maskinværksted, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding og Skibsbyggeri, Kran ved Bolværket, elektrisk belyst Havneplads, Jærnbanespor langs begge Kajer.
Korsør.	Et Fyrskib udfør Korsør afgiver Taagesignal for Statsbanernes Skibe og Færger hele Aaret rundt. Havnen kan besejles af Skibe med indtil 21 Fod Dybgaende.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 -	Lodstvang. Havnen ejer en mindre Bugserdamper, der kan lejes, Bugsering sjælden nødvendig.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Vand erholdes fra Vandværksledningen ved Havnen pr. 25 Øre pr. Td.	Losning og Lastning udføres af et udenfor Fagforeningerne værende Havnelav efter faste Takster. Lavet staar under Havneudvalget.	Dobbelt Jærnbanespor rundt Havnen, gode Oplagspladser. Kølhalerhavn for større Skibe, mindre Skibsbyggeri. Ophalerbedding for mindre Fartøjer. Maskinværksted med tidssvarende Maskiner, Skibssmedie.
Masned-sund	I Indløbet 18 Fod. 18 Fod ved Bolværket. Bolværkerne 6 Fod over d. V.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 - Der betales kun halve Bropenge af Varer, der afgaar eller ankommer med Jærnbanen.	Bugsering (ufornøden). 10 Kr. pr. Bugsering. Lods faas saavel til Østersøen som til Storebælt. Afgift efter Lods-fæste-Takst.	Ballastafgift til Havnen: 4 Øre. Ballastpris: pr. Ton 1 Kr. 25 Ø. 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.
Middelfart.	Indtil 24 Fod Vand ved Bolværkerne. Bolværkerne c. 6 Fod over Vandet. Størny Havnebeje, stærkt forankret, udfør det 24 Fods Bolværk.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Ingen Lodstvang. Bugsering uforudnøden.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastgrus: pr. Ton 1 Kr. Vandværksvand pr. Slange: 15 Øre pr. Td.	Losning besørges af Ladningsmodtageren efter fast Takst.	Stor velbelyst Havneplads. Jærnbanespor langs Bolværkerne. Kølhalingsplads og Skibsbyggeri.
Nakskov.	Indtil Slot 18 Fod, indenfor 16 Fod. Bolværkshøjde 6 ¹ / ₂ Fod.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 10 Ø. Udg. 10 -	Lods faas ved Albue og for 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.	Jærnbanespor 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 besørges Bugsering ud af Havnen til billig Betaling.	I Ballastafgift til Havnen svares 2 Øre pr. Ton af Skibets Netto Tonnage.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Ved Havnen er Tørdok, særlig lys og luftig. Dokken er 170' lang, 63' bred foroven, 36' bred i Bunden. Portaabningens Brede er 33' i Vandlinien, 30' paa Tærskelen. Vanddybden paa Porttærskelen og Kjælblockene er c. 12 ¹ / ₂ ', alt eng. Maal.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
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. Bolværks-højden 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. Lods skifter i Guldborg. Lods Syd fra i Gjedser. Lodspenge se Lodstaksten af 1901. Bugsering fra Guldborg til faste Takster.	Ballastafgift: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: 3 Øre pr. Netto Reg.-Ton, ikke over 12 Kr.	Losning besørges af Stevedor efter faste Takster.	Stor velbelyst Havneplads. Oplagsplads. Jernbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabrik, Skibsbyggeri, 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 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 Ophalerbedding for Skibe indtil 150 Ton. Maskinværksted og Skibssmedie.
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 ufor-neden. 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 Arbejds-kolonne.	Jærnbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.
Nørre-Sundby.	Vanddybde indtil 22 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.
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 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning og Lastning besørges 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
Præstø.	Rende med 13 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværkerne 13 Fod. Bolværkerne 4—5 Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Bugserbaad haves, faste billige Takster.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand haves paa Havnepladsen gratis. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton.	Losning besørges af Ladningsmodtageren.	Havnebane, Kølhaleplads og Reparationsværksted findes.

	Besejlingsforhold og Vanddybde.	Havneafgifter.	Lods- og Bugserafgifter.	Ballast- og Vandafgifter.	Losnings- og Lastningsomkostninger	Forskelligt.
Randers.	Rende med 18 Fod Vand fører til Havnen. Ved Bolværk indtil 18 Fod. Bolværkerne 3 à 4½ Fod over Vandet.	Pr. Reg.-Ton: Indg. 12 Ø. Udg. 12 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes: Af Skibe under 80 Brutto Reg-Tons: Takstklasse 2+1+1. Mellem 80 og 150 B.R.T. Takstklasse 3+3+3. Over 100 B. R.-Tons Takstklasse 4+4+4 Bugsering: Faste, billige Takster ved Havnens Dampere.	Ballastafgift til Havnen: 3 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: 12 Øre pr. Td. + 2 Kr. for Slangen.	Losning og Lastning besørger af en Stevedor efter faste Takster.	Maskinværksteder, Kølhalingsplads, Ophalerbedding til 50 Tons Skibe. Havnepakhus med Korn-elevatore og Hejsevæker, Havnebaner. De anførte Lodsafgifter gælde fra Søen til Randers. 2 kraftige Isbrydere.
Rønne.	I Indsejlingen fra 24 til 30 Fod Vand. I Havnen ved Bolværk indtil 19 Fod Vand. Bolværkerne Højde over dgl. V. 5½ à 6 Fod.	Pr. Reg. Ton: Indg. 15 Ø. Udg. 15 - 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 Træskskibsbyggeri, Ophalingsbedding for mindre Skibe, Havnekran m. m. Kølhalingsafgift ½ Øre daglig pr. Reg. Ton. Jærnbanespor ved Øst- og Vestsiden.
Vejle.	En Rende med 18 Fods Dybde, afmærket med Tøndebøjer, fører til Havnen, hvor Bolværker med samme Dybde forefindes.	Pr. Reg.-Ton Indg. 10 Ø. Udg. 10 Ø.	Ingen Lodstvang. Naar Lods benyttes betales efter Danmarks Lodstakster 1903. Bugsering: For Bugsering fra „Tokosten“ til Havnen: Indgaaende 17 Øre pr. Reg.-Ton. og ligesaa for udgaaende, med mindre der er benyttet Bugsering for indgaaende, idet Afgiften da ned sættes til 12 Øre pr. Reg.-Ton. For Bugsering paa længere Distancer efter Aftale.	Ballastafgift: 2 Øre pr. Reg.-Ton. Ballastpris: 1 Kr. pr. Ton. Vand: leveret med Havnens Slinger: Indtil 200 Reg.-Ton 3 Øre pr. Reg.-Ton. For hver 100 Reg.-Ton over 200 1 Krone.	Losning besørger 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 Lodstakster 1903.	Ballastafgift til Havnen: 2 Ø. pr. Reg.-Ton. Ballastpris for Tiden 90 Øre pr. Ton. Vand: 33 Ø. pr. Fod eller 99 Ø. pr. Ton.	Losning besørger af Ladningsmodtageren.	Dobbelt Jærnbanespor hele Havnen rundt. Maskinfabriker. Store Træskskibsbyggerier. Ophalerbeddinger, hvorat 2 tilhører Havnen; Træskskibe paa indtil 250 Reg.-Tons kan tages paa Land, ogsaa mindre Dampere. Skibe indtil 500 Reg.-Tons kan kølhale. En Flydedok, der kan optage Skibe af indtil 500 Brutto Reg.-Tons.

Urania. Polarstjernen, Nielsen, ank. Barry Dock 15./12. — Kronprinsesse Louise, Petersen, afg. Liverpool 16./12.

Europa. Europa, Hansen, afg. Burntisland 16./12. — Frankrig, Friis, ank. Swansea 12./12. — Tyskland, Danstrup, afg. Libau 13./12. — Belgien, Nielsen, ank. Ostende 16./12.

Vesterhavet. Nancy, Nielsen, ank. Swansea 16./12. — Nexos, Basse, ank. Kotka 15./12. — Ellen, Hansen, pass. Helsingør 16./12. for Penarth. — Fylla, Christensen, ank. Bremen 16./12. — Gerda, Iversen, afg. Newcastle 13./12. til Mariager. — Hebe, Grogersen, ank. Alicante 15./12. — Inger, Schiff, ank. Methil 15./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Blyth 16./12. — Karla, Nielsen, afg. Stugsund 15./12. til Teignmouth. — Laura, Pedersen, pass. Gibraltar 12./12. for London. — Bodil, Skou, pass. Gibraltar 14./12. for Rotterdam. — Dagmar, Mathiasen, pass. Skagen 17./12. for Aarhus. — Alfa, Lauritsen, ank. Antwerpen 15./12. — Marie, Jessen, afg. Valencia 14./12. til Hamburg. — Nordsean, Gram, pass. Gibraltar 17./12. for Melilla.

Ærs. Enigheden, Jensen, ank. Kjerteminde 13./12. — Energi, Jensen, ank. Trouville 13./12.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, afg. Blyth 15./12. til Masnedsund.

Sejlskibe.

Ærs. Marie, Boye, ank. Fjællebroen 12./12. — Viking, Poulsen, ank. Saksjøbing 13./12. — Mathilde, Hansen, ank. Flensborg 13./12. — Neptun, Jensen, ank. Kiel 13./12. — Kirstine, Rasmussen, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Johanne, Jørgensen, ank. Nakskov 15./12. — Adele, Kock, ank. Flensborg 15./12. — Nauta, Stærke, er afg. Civitavecchia til Malaga. — Jenny, Svane, afg. Hamburg 15./12. til Plymouth. — Mariane, Andersen, ank. Danzig 16./12. — Mester, Petersen, ank. Aarhus 16./12. — Lauritz, Folmer, ank. Stolpemünde 15./12. — Hans, Knudsen, ank. Liverpool 15./12. — Bien, Petersen, ank. Warnemünde 17./12. — Hansigne, Boye, ank. Kristiania 17./12.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 20. December 1910. — Højesteretsdom. — Nyt Lovforslag. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger.

**Skibs-
Provianteringshandlere.**
Kjøbenhavn og Provinserne.

Kjøbenhavn. Georg Sørensen, Nyhavn 13. Telf. 6404.

Th. Møller Nyhavn 45 & 47. Telf. 387.

Berg & Larsen, Nyhavn 53. Telefon 120.

Bjørch-Jensen & Co., Holbergsgade 24. Telefon 7262.

Emil Hansen & Co., Nyhavn 49.

S. Houlberg, Lille Strandstræde 8. Telefon 2657.

Julius F. Schierbeck, Amaliegade 41. Telefon 443.

Dragør. G. W. Møller. Telefon 6.

Frederikshavn. P. Schou. Telegr.-Adr.: P. Schou. Telf. 12.

Randers. Chr. Laursen, fhv. Skibsfører. Autoriseret Forbyringsagent. Telf. 487.

Faxe Ladeplads. Axel Lund. Telefon 3.

Nakskov. Otto Kragh's Eft. (Anton Hansen). Tlf. 162.

Th. Simonsens Eftf.

Toldbodgade 6. Telf. 9445.

Alt Skibsarbejde udføres.

Lanterner med Certifikat.

Natsignaliseringslamper.

J. Melander,

Telf. Blikkenslager. 1162
Alt Skibsarbejde udføres
Lille strandstræde 3.

Th. Iversen

Skibsproviantering.
Al Slags Proviant samt Skibsinventar.
Nykjøbing M.

Otto Kragh's Efterfølger

(Anton Hansen).
Skibsprovianteringsforretning
Urtekræm- & Farvehandel.
Havnegade 37. Nakskov. Telf. 102

Jacob Holm,

Rønne, ved Kirken,
anbefaler
d'Herrer Skibsførere sin
Skibsproviantering.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier
Rug- og Skibsbrødfabrik
Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Dr. med. Goldschmidt.
Hud- og Kønssygdomme
St. Kongensgade 46. 2. Træffes Kl. 10—12 og 7—8; for Damer Kl. 6—7

St Petersburg Tigr.: „Hansencor“
Stevadors & Contractors
F. Hansen & Co., Licensed
St Petersburg og Narva (Hungerburg)
N. P. Hansen,
Cronstadt. Tigr.: „Hansen“

Harald Christensen.
Skibsmægler. Frederikshavn.
Telegr. Adr.: Harkristensen.

Hecksher & Søn's Eftf.
Skibsmæglere.
Sejl- og Dampskibsbefragtning.
Havari-Kommissionærer.
København.

A. Veltheim,
Lovisa (Finland)
Skibsmægler & Stevedor.
Telegr.-Adr.: „Veltheim“, Lovisa.

Carl v. d. Hude
Skibsmægler. Aarhus.
Aalborg.

CHR. JENSEN
edsvoren Skibsmægler
(Søborg & Benthins Efterf.).
Telegr.-Adr.: „Søborg“.
Telefoner 56 & 1409.

Norrlands Stufvareförbund
Telegrafadress: Stufvareförbund, Kramfors. — Rikstelefon: N:o 6, Sprängsviken.
Postadress: Sprängsviken.
dlemmar paa alla lasttageplatser inom följande distrikt:
Gefle, Skutakär & Harnäs, Söderhamn, Sundsvall, Hernösand,
Örnsköldsvik, Umeå, Skellefteå, Piteå, Luleå, Nederkalix & Haparanda.
Organisationen tillhör Svenska Arbetsgifvareföreningen.
Garanterar reel behandling och fern expedition.
Priser enligt kontrakt med Sveriges Redareförening.

Skibshypotheklaan mod 1. Prioritets Panteret.
Société Belge de Crédit Maritime.
27 Havnegade. **M. L. FRIMODT** Kjøbenhavn.

AXEL LUND Als
anbefaler
Skibsprovianterings-Forretning.
Faxe Ladeplads
Telf. Nr. 3.

P. Berg, Nexø
Skibsproviantering & Skibsroderi.
Grundlagt 1857.
Telef. Nr. 50. Telegramadr.: Berg-Nexø.
Al Slags Proviant og Skibsfornødenheder af de bedste Kvaliteter til de bill. Priser.
Bunkerkul m. m.

Overretssagfører
Niels Nielsen
Købmagergade 55. Kbhvn. K.
Incassationer og Retssager (sp. Søsager).

Rechnitzer, Thomsen & Co.
Skibsmæglere
AALBORG.
Telegr.-Adr.: „Maritime“.
Telefon Nr. 1000.

C. HANSEN,
GIØRTLER OG METALSTØBER
84 PILESTRÆDE 84
Telf. 19,546.

Specialitet:
SKIBSARBEJDE.
Anbefaler sig med
alt til Faget henhørende til
Nutidens billigste Priser.
NB. Leverander til Kgl. dansk Yachtklub.

P. Schous
Skibshandel, Frederikshavn.
Al Slags Proviant samt Skibs-
inventar, Ankre, Kæder etc.

— Husk —
Petersen-Faxe's
HERREEKVIPERING
Kjøbenhavn.

De Herrer Kaptajner
provianterer altid bedst og
billigst i
G. W. Møllers
Skibsprovianteringsforretninger
Kastrup — Dragør.
Telf. 46. Telf. 6.
Kommissioner udføres.
Prisliste sendes paa Forlangende.

Forstædernes  **Brødfabrikker**
Prima Rugbrød
til
Skibsproviantering
Telefon 4922

Sandballast
leveres til Sejl- og Damp-
skibe, indgivet med Damp-
kran. Hurtig Ekspedition
Tilbud paa Opgravning af
tilsandede Havne gives.
„S/P Progres“ „S/P Avance“.
Carl & Chr. Nielsen,
Vester Boulevard 48. Telefon 5525

Janus Andersen
Aalborg.
Kommissionsforretning
for Køb og Salg af Skibe.
Brugte Ankere og Kæder haves til Salg

„Dansk Søfartstidende“
har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telf. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN
er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre 15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.
Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISSEMENTSPRIS.
Første Side pr. Petitolinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange
10% 20% 30% 40% 50%
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Kjøbenhavn, den 23. December 1910.

Aktieselskaber i Danmark i 1910. I Følge en af Statistisk Bureau foretagen Opgørelse af de i en ny Udgave af »Greens Danske Fonds og Aktier« opførte Aktieselskaber findes der her i Landet omkring Aaret 1910 ialt 2,876 Aktieselskaber med en samlet indbetalt Aktiekapital paa 804 Mill. Kr.

Selskaberne kan efter Arten af deres Virksomhed fordeles saaledes:

	Antal	Indbet. Aktiekapit.
Banker	168	227 Mill. Kr.
Dampskibsselskaber	105	85 —
Sejlskibsselskaber	140	7 —
Jernbaneselskaber	41	59 —
Telegraf- og Telefonselskaber	16	48 —
Forsikringsselskaber	53	13 —
Industrielle Selskaber	1,006	211 —
Ejendomsselskaber	126	26 —
Handelsselskaber	983	81 —
Andre Selskaber	238	47 —
Tilsammen	2,876	804 Mill. Kr.

Af Aktieselskaberne var over Halvdelen ganske smaa, idet godt 1,000 havde en Aktiekapital paa under 10,000 Kr., og henimod 500 havde en Aktiekapital paa mellem 10,000 og 25,000 Kr. Omtrent 600 Selskaber havde en Aktiekapital paa mellem 25,000 og 100,000 Kr., godt 500 mellem 100,000 og $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., 116 mellem $\frac{1}{2}$ og 1 Mill. Kr., 127 mellem 1 og 5 Mill. Kr., 9 mellem 5 og 10 Mill. Kr., medens 13 Selskaber havde en Aktiekapital paa 10 Mill. Kr. eller derover.

Af Selskaberne var 50, med en samlet Aktiekapital paa 151 Mill. Kr., stiftet før 1870 og er altsaa nu over 40 Aar gamle. I 1870'erne er 86 Selskaber stiftet, i 1800'erne ligeledes 86, i 1890'erne 442, og i Aaret 1900 eller derefter 2,081 eller over to Tredjedele af alle Selskaberne. For godt 100 Selskaber er Stiftelsesaaaret ikke oplyst. Naar der er saa faa Selskaber fra de ældre Aar, ligger det selvfølgelig for en stor Del i, at mange af de den Gang stiftede senere er opført at bestaa.

Der foreligger Oplysning om sidste Aars Dividende i 679 Selskaber; 204 Selskaber gav slet intet Udbytte; 19 gav under 3 pCt.; 73: 3—5 pCt., 192: 5—7 pCt., 116: 8—10 pCt.; mellem 10 og 15 pCt. i Udbytte gav 60 Selskaber og over 15 pCt. 15 Selskaber. De 679 Selskaber havde en Aktiekapital paa 644 Mill. Kr., hvoraf dog 10 Mill. Kr. ikke deltog i Udbyttet for sidste Regnskabsaar. Det samlede Udbytte til almindelige Aktier og Præferenceaktier var godt 39 Mill. Kr. Gennemsnitlig gav de 679 Selskaber et Udbytte paa 6,2 pCt.

Betragter man det gennemsnitlige Udbytte, som de enkelte Arter af Selskaber har givet i deres sidste Regnskabsaar, finder man, at Handelsselskaberne staar højest med $15\frac{1}{3}$ pCt. Dette store Gennemsnitsudbytte hidrører dog særlig fra et enkelt Selskab, nemlig Det danske Petroleumsselskab. Forsikringsselskaberne gav i Gennemsnit et Udbytte paa $8\frac{1}{2}$ pCt. Derefter følger Telegraf- og Telefonselskaberne med $7\frac{1}{2}$ pCt., Industrielle Selskaber med godt 7 pCt., »Andre Selskaber« med henimod 7 pCt., Bankerne med $6\frac{1}{3}$ pCt., Dampskibsselskaberne med $2\frac{3}{4}$ pCt., Ejendomsselskaberne med $2\frac{1}{3}$ pCt. og endelig Jernbaneselskaberne med lidt over 2 pCt.

(Statistiske Efterretninger.)

Statsfyrvæsnets i Danmark i Oktober 1910. Der findes nu i Danmark ialt 125 Fyrtaarne. Af disse oplyses 15 Farvandene i Nordsøen og Skagerrak, 29 Kattegat, 9 Limfjorden, 8 Øresund, 15 Storebælt, 11 Lillebælt, 14 Smaalandsfarvandet, 13 Østersøen og 11 Færøerne. Desuden findes der 14 Fyrskibe.

Paa 12 Fyrskibe findes Taagesignal, drevet ved Ma-

skinkraft, paa 1 Eksplosionstaagesignal og paa 1 Taagesignal drevet ved Haandkraft. Endelig findes der omkring i Farvandet 25 Lystønder; 14 af disse er tillige Klokke- eller Fløjteønder, der giver Signal ved Tøndens Bevægelse i Søen.

Af de faste Fyr har 1 en Lysstyrke paa over 100,000 becs-Carcel (1 bec-Carcel svarer omtrent til 10 Stearinlys); 12 Fyr har en Lysstyrke paa mellem 10,000 og 100,000 becs-Carcel, 24 mellem 1,000 og 10,000 og 88 under 1,000 becs-Carsel. Fyrskibene har næsten alle en Lysstyrke mellem 1,000 og 3,000 becs-Carcel.

(Statistiske Efterretninger.)

Undervands-Klokkesignaler. Med overraskende Hurtighed har Undervands-Klokkesignal-Apparaterne i den nyere Tid vundet Indpas i Skibsfarten, skriver »Hamb. Corr.«. Og ikke alene dette — men de er forlængst blevet uundværlige Hjælpeidler for Skibsførerne i Taage i Nærheden af Kysterne. Undervands-Klokkerne gør det muligt for de Kaptajner, hvis Skibe er udrustet med de saakaldte Modtagerapparater, nøjagtigt at udfinde Fyrskibenes Plads i den tætteste Taage. De om Bord i Fyrskibene værende Undervandsklokker afgiver nemlig bestemte Signaler under Vandet, som bliver opfanget af Modtagerapparaterne paa de respektive Skibe. Saaledes berettede fornylig Kaptajnen paa Norddeutscher Lloyd Damperen »Köln«, at han, da han paa en af sine sidste Hjemture fik stærk Taage, da han fra Kanalen kom ind i Nordsøen, saa at sige følte sig frem fra det ene Fyrskib til det andet uden overhovedet at have set Fyrskibene Terschelling, Borkumriff, Norderney og Auszenweser. Forskellige Fyrskibe blev passeret i en saadan Afstand, at Luftsignalerne ikke kunde høres, medens Undervands-signalerne høstes ganske tydeligt. Lloyddamperen »Breslau« var paa samme Maade i Stand til i Taage med Sikkerhed at finde Vej gennem Kanalen ved Benyttelse af Undervands-Klokkesignalerne fra Fyrskibene: Royal Sovereign, East Goodwin, Sandettie, West Hinder, Noord Hinder, Haaks o. s. v. Skibsfarten har i stort Omfang gjort sig fortrolig med Brugen af Undervands-Klokkesignalerne og betragter samme som et selvfølgeligt Hjælpeiddel og en lige saa nødvendig Bestanddel af de nautiske Hjælpeidler som et Kompass.

Toldstation ved Angermanelven indtages. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har den kgl. Generalkonsul i Stockholm indberettet, at den i Lunde ved Angermanelven oprettede Toldstation vil blive inddraget fra 1. Januar 1911 at regne, hvorfor Skibe, bestemte til Ladepladser ved Elven, for Fremtiden maa anløbe Hernösand for at indklare. Af Hensyn hertil har Hernösands Kommune besluttet, at der af Skibe, som anløber Hernösands Havn uden at losse eller lade dér, fra nævnte Tidspunkt kun skal afkræves en Forankringsafgift af 1 Øre pr. Ton.

Fra en Skibsfører har vi modtaget følgende:

Endnu en Gang Lodstvangen i Korsør. Under tegnede henstiller herved høfligt til rette Vedkommende at skænke Lodstakterne i Korsør en velvillig Tanke. Hvis Lodstvangen fremdeles skal bibeholdes, er der da ikke en Mulighed for at faa Taksten reduceret til en rimeligere Pris i Lighed med f. Eks. Aarhus, Rønne og flere andre Pladser, hvor Lodsens Betaling staar i rimeligt Forhold til det Arbejde, der ydes Skibene? Og hvis det er en tvingende Nødvendighed for Færgetrafikken, at Lodstvangen bibeholdes, kunde der da ikke anbringes et Sig-

nal, hvorfra det kunde meddeles Skibene, om Passagen er fri eller ikke? Som det nu er, er Korsør Lodstakster en Uting, som trænger til en Ændring snarest muligt.

P. Rasmussen.
Galease »Georg«, Aarhus.

Femmasteren »Preussen«s Forlis. London, 19. December. (R. B.) Til Lloyds meldes fra Dover: De Dampere, der havde faaet Bjergningen af det strandede femmastede Skib »Preussen« overdraget, har nu opgivet Bjergningsforsøgene, og Skibet betragtes som fuldstændig Vrag.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nauisk Afdeling, den 21. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall. Svær Fastis.

Strömstad. Tynd Fastis, Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp.

Tyske Farvande.

Pillau. Søen: Isfri. Reviret: Skibsfarten vanskelig; for Sejlskibe kun mulig med Bugserhjælp. Søkanalen: Isfri.

Skoleskibet Viking ankom Onsdag Eftermiddag den 21. ds. til Frederikshald. Alt vel.

Paa Grund af Julehelligdagene vil *Dansk Søfartstidende* kun udkomme én Gang i næste Uge, nemlig Torsdag den 29. ds.

Lovforslaget om Forandringer i Reglerne om Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn vedtoges i Folketingets Møde den 16. ds., ved tredje Behandling, i den Skikkelse, hvori det var vedtaget af Landslinget, og er dermed færdigt fra Rigsdagen.

Højesteretsdom.

Som kortelig meddelt i forrige Nummer af *Dansk Søfartstidende*, frifandt Højesteret A/S. Rederisyndikatet i den Sag, der var anlagt mod det af Mæglerfirmaet Helmsing & Grimm, Libau, til Betaling af en Veksel paa c. 755 Rubler.

Den 9. November d. A. blev der afsagt Dom i ovennævnte Sag ved Sø- og Handelsretten (se *Dansk Søfartstidende* Nr. 89 d. A.), og det fremgik heraf, at Mæglerfirmaet Helmsing & Grimm under 23. August havde trukket en den 18. Oktober d. A. forfaldende Veksel, stor 775 Rubler 21 Kopek paa Dampskibsselskabet Dan, og denne Veksel var forsynet med en Akceptpaategning, der lød:

Dampskibsselskabet Dan.
Rederisyndikatet.

og som derunder var forsynet med Underskrifter af to af Rederisyndikatets Bestyrelsesmedlemmer.

Vekselbeløbet betaltes ikke ved Forfaldstid, men Citanterne henvistes til Dans Konkursbo, da Dampskibsselskabet, hvis Drift indtil indeværende Aars Oktober Maaned lededes af Rederisyndikatet, havde standset sin Virksomhed.

Mæglerfirmaet, der derefter anlagde Sag mod A/S. Rederisyndikatet ved dets Bestyrelse: Direktør, Vicekonsul P. L. Fisker, Direktør, Kaptajn V. T. Hein og Sekretær B. a y e r, paastod dette dømt principaliter til som

Vekselakceptant at betale Vekselbeløbet med Renter og skadesløse Sagsomkostninger, subsidiært dømt til som simpel Skyldner at betale Beløbet med Renter og Omkostninger efter Rettens Skøn.

Rederisyndikatet paastod sig frifundet med Tillæg af Sagens Omkostninger. De hævdede, at Rederisyndikatet kun er og aldrig har været andet end Forretningsfører, »bestyrende Reder« for Dan og Søsterselskaber. Vekslen er trukket paa Dan, det er Dan og Dan alene, der er Akceptant. Rederisyndikatets Navn paa Vekslen er kun den bestyrende Reders Underskrift paa Dans Vegne.

Mæglerfirmaet hævdede, at den Omstændighed, at man havde benyttet Formen af et Aktieselskab, maatte bevirke, at Aktiekapitalen maatte hæfte for Forpligtelser, som den heromhandlede hidrørende fra Rederivirksomheden. Den brugte Form maatte hos Tredjemand vække den Forestilling, at Kreditorerne kunde holde sig til Aktiekapitalen. Hvis noget andet var Meningen, var en Aktiekapital uforuden. Bankerne kunde da have opnaaet deres Formaal ved at stille de 600,000 Kr. til Disposition for en nydannet Bestyrelse som et Driftslaan. Den valgte Form var saaledes egnet til at vække Tillid og skabe en Kredit, som ikke paa samme Maade var kommet Selskaberne tilgode, hvis Tredjemand havde været klar over, at det var Meningen, at enhver Kreditgivning alene skete til de oprindelige, iforvejen insolvente Selskaber, og at ethvert Forbrug af Aktiekapitalen skete som et Laan til Selskaberne, sikret ved et Skadesløsbrev, der gjorde Rederisyndikatets Krav paa Tilbagebetaling fortrinnsberettiget fremfor andre Kreditors Fordringer.

Retten maatte gaa ud fra, at Mæglerfirmaet virkelig havde Ret i, at Folk i Almindelighed havde opfattet, og Retten maatte finde, at de havde haft Føje til at opfatte Forholdet derhen, at Rederisyndikatets Aktiekapital skulde hæfte for den Kredit, der ydedes Driften. Den Omstændighed, at Selskabet var anmeldt til Skibsregistret som Forretningsfører, skønnedes ikke at have afgørende Betydning, da det under Hensyn til de foreliggende Omstændigheder, navnlig Ordningens midlertidige Karakter, var ret naturligt, at Anmeldelsen skete saaledes. Vekslens Akceptpaategning skønnedes under de givne Forhold meget vel at kunne forstaaes som bindende for Rederisyndikatet.

Retten maatte efter det saaledes foreliggende gaa ud fra, at Mæglerfirmaet havde haft Føje til at betragte Rederisyndikatet som hæftende for den heromhandlede Gæld.

Der maatte herefter gives Dom efter Citanternes principale Paastand.

Et Medlem af Retten Veksellerer Trier afsagde et dissentierende Votum, gaende ud paa, at Mæglerfirmaet efter hans Anskuelse ikke havde haft tilstrækkelig Føje til at gaa ud fra, at det var Rederisyndikatets Hensigt at optræde paa anden Maade end som Forretningsfører for Dan.

Rederisyndikatet blev ved Højesteret frifundet i Henhold til følgende Begrundelse:

Da den i den indankede Dom ommeldte, den 23. August 1910 udstedte Veksel er trukket paa og akcepteret af Dampskibsselskabet Dan, kan der ikke tilkomme Firmaet Helmsing & Grimm nogen Vekselfordring paa Rederisyndikatet. Men heller ikke ad anden Vej kan der af det foreliggende udledes nogen Forpligtelse for Rederisyndikatet til at betale det paastævnte Beløb. Af den mellem Dampskibsselskaberne og Rederisyndikatet oprettede Overenskomst fremgaar det ulvetydigt, at dette alene skulde overtage Forretningsførelsen for Selskaberne og ikke vilde paatage sig nogen Forpligtelse overfor Tredjemand, og i Overensstemmelse hermed er ogsaa Anmeldelsen til Rederiregistret, idet den alene gaar ud paa, at den tidligere Forretningsfører for Selskaberne er fratraadt og Syndikatet tiltraadt i hans Sted som Forretningsfører. Da der nu efter Proceduren maa gaas ud fra, at Firmaet har været bekendt med denne Anmeldelse, og der ikke er oplyst Omstændigheder, som med Føje har kunnet bilringe

Firmaet den Forestilling, at Syndikatet overfor det desuagtet vilde hæfte for Selskabernes Gæld, vil Syndikatet være at frifinde.

Processens Omkostninger i begge Retter findes Firmaet at burde tilsvare Syndikatet med 400 Kr.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 111/1910, afsagt den 13. December 1910. Overretssagfører L. Zeuthen, Aktor mod Tiltalte N. N.

Under denne Sag tillales Føreren af Dampskibet »Sandhill« af Kjøbenhavn, N. N., efter Sølovens § 293. Sagens Omstændigheder er følgende:

Den 16. April d. A. Kl. 4,23 Fm. grundstødte Skibet, der den 13. s. M. var afgaaet fra Grangemouth paa Rejse til Kalundborg med en Kulladning, i Taage ved Højens Fyr. Tiltalte havde den foregaaende Dags Eftermiddag, da han — ligeledes i Taage — nærmede sig Jyllands Vestkyst og søgte at faa Kending af den, i Tiden fra Kl. 9,25 — 10,55 taget tre Lodskud, der viste henholdsvis 17,12 og 11½ Fv. Efter det sidste Lodskud lagde han Kursen noget mere nordlig (retvisende Nord 67 Øst) for at gaa langs Kysten. Om Morgenen den 16. Kl. 12,30 og 1,20 toges alter to Lodskud, der viste 18 og 15 Fv. Kl. 1,30 hørt Sirenen ved Hirtshals, og Tiltalte gissede sig efter Lydens Styrke fem Sm. fra Land; han fortsatte Kursen uden at tage noget nyt Lodskud. Kl. 3,30 saa han gennem Taagen Glimtene fra Højens Fyr i devierende SØ. ½ Ø., hvorefter han Kl. 3,40 ændrede Kursen til retvisende N. 89 Ø. for at runde Skagen. Højens Fyr, som han her efter havde et Par Streger fra for om Styrbord, forsvandt kort efter. Taagen blev tættere, og man saa ikke mere Glimtene forude. Desuagtet fortsatte Tiltalte Kursen uforandret, indtil han grundstødte paa Revlen i Nærheden af Fyret, hvis Blink man først atter saa i Grundstødningsøjeblikket. Efter at Bjergningsdamperen »Viking« var kommen til Stede, blev der afsluttet Bjergningskontrakt, og efter godt seks Timers Slæbning og efter at c. 50 Tons af Ladningen var kastet over Bord, kom »Sandhill« af Grunden. Skibet viste sig at være ubeskadiget, saa at det kunde fortsætte sin Rejse. Der betaltes senere Bjergningsselskabet en Bjergeløn af 8,000 Kr. Den over Bord kastede Del af Ladningen havde en Værdi af Kr. 657,22.

Tiltalte, der hverken ved Hirtshals eller ved Højen havde faaet nogen paalidelig Afstandshestemmelse, og som ikke havde nogen begrundet Mening om, hvad Vej Strømmen satte ham, findes ved desuagtet i det taagede Vejr at fortsætte sin Kurs uden at mindske Farten eller tage noget nyt Lodskud at have gjort sig strafskyldig efter Sølovens § 293.

Det, at hverken Skib eller Mandskab har taget Skade, kan ikke gøre denne Lovbestemmelse uanvendelig. Naar et Skib er kommen paa Grund paa en farlig Kyst, saaledes at det ikke kan komme af uden kostbar Bjergehjælp og Overbordkastning af Ladning, findes den Betingelse for Straffen, at der skal være »forvoldt Søskaade«, at foreligge. Under Hensyn til Tiltaltes iøvrigt gode Forhold som Skibsfører og Styrmand findes Straffen efter Omstændighederne at kunne bestemmes til en Statskassen tilfaldende Bøde paa 50 Kr., hvorhos Tiltalte vil have at udrede Aktionens Omkostninger, derunder Salær til Aktor, Overretssagfører Zeuthen og Defensor, Overretssagfører Alf. Christensen, hvis Sagførelse har været lovlig, 35 Kr. til hver.

Slingretanke i Skibe.

En vidtrækkende Opfindelse.

Efter »Hansa«, og delvis efter »Hamb. Corr.«, gengiver vi her et Uddrag af et Foredrag, som Opfinderen af de saa-

kaldte Slingretanke, Direktør Frahm, har holdt i det skibbygningstekniske Selskab i Berlin den 18. November 1910.

Princippet i Hr. Frahms Opfindelse bestaar (som allerede kort meddelt i *Dansk Søfartstidende* Nr. 92 d. A.) deri, at de Rulninger, som Bølgebevægelsen paatvinger et Skib, bliver afdæmpet eller reduceret til et Minimum ved Hjælp af en Vandmængde, som bliver sat i en svingende Bevægelse i en tværskibs anbragt Tank af en U-dannet Form. Denne Bevægelse opstaar af sig selv, alene ved Skibets egne, stærkt afdæmpede Bevægelser.

Tanken dannes af en Slags »forbundne Kar«, som Fysiken vilde kaldet det, der er anbragt lodret i hvert af Skibets Sider, og hvor Forbindelsen er oprettet ved en vandret Kanal. Tankens Maal er afpasset saaledes, at den inde-sluttede Vandsøjles Svingningstal er lig Skibets Svingningstal.

Opfindelsen er en praktisk Anvendelse af Lovene for Bølgebevægelse og Svingningstal. Foredragsholderen søgte at tydeliggøre Forholdet ved Hjælp af et Demonstrationsapparat med et Dobbeltpendul. Man viste hvorledes et tungt Pendul med et meget ringe Udslag kunde sætte et lettere Pendul med samme Svingningstal, som var ophængt paa det første Pendul, i stedse stærkere og stærkere Bevægelse, og hvorledes denne Bevægelse igen kunde bringes til næsten at standse ved, at et tredje Pendul, ogsaa med samme Svingningstal, blev ophængt paa det andet Pendul.

Det første Pendul sammenlignede Foredragsholderen med Bølgebevægelsen, det andet med Skibets Bevægelse og det tredje med Vandets Bevægelse i Slingretanken. En lignende Vekselvirkning, som vist med Pendulerne finder nemlig Sted mellem Bølgerne Svingninger. Skibets derved fremkaldte Rulninger og Vandsøjles Svingninger i den som et U-dannede Tank, der saaledes i høj Grad hæmmer Skibets Bevægelser. Dette kommer saaledes kun saa vidt i Svingninger, som det behøves for at frembringe den nødvendige Bevægelse af Vandet i Tankene.

Opfindelsen er først blevet indgaaende studeret ved Modelforsøg for at finde Grundlaget for dens Virkemaade.

Praktisk prøvet blev Opfindelsen for første Gang i Sommeren 1909 paa Oljefyringsfartøjet »W. 83«, som den tyske Marine havde stillet til Raadighed for disse Forsøg. Med dette lille og meget stive Skib er der blevet foretaget flere Prøvefarter i Nordsøen og paa Jade. Uagtet de i dette Skib indsatte Tanke ikke kunde afpasses tilstrækkelig, gik Rulningen dog ned til én Tredjedel af den udæmpede Rulning.

Et andet og større Forsøg blev gjort i Foraaret 1910 med et hurtigt Skib paa 18,500 Tons Displacement, der dog ogsaa var udrustet med relativt for smaa Tanke. Paa en Prøvefart i meget oprørt Sø blev der ikke destomindre paavist en Afdæmpning i Bevægelserne af 44 pCt. af de udæmpede Bevægelser.

Opfindelsens betydningsfuldeste Prøve er sket paa Hamburg—Amerika-Liniens Dampere »Ypiranga« og »Corcovado«. Disse iøvrigt udmærkede Skibe havde Ord for at slingre meget stærkt og var derfor særlig godt egnede som Forsøgsobjekter.

Først blev Damperen »Ypiranga« forsynet med Tanke af Firmaet Blohm & Vosz. Efter at Opfindelsens Virkninger dernæst var blevet fastslaaet paa Skibets første Rejse til Sydamerika i den Biscayske Bugt, af en Række fremragende nautiske og skibbygningstekniske Sagkyndige, blev det andet Skib »Corcovado« ogsaa forsynet med disse Tanke.

Paa begge Skibe er i Løbet af Sommeren under de forskellige Vejrforhold, paa Rejser mellem Hamburg, Lissabon og Buenos Aires, Slingringsbevægelserne blevet maalt med de paalideligste Apparater og det haade med Tankene i Virksomhed og ude af Virksomhed. Der har ved disse Forsøg stedse vist sig en næsten fuldkommen Afdæmpning af Slingringsbevægelsen, naar Tankene toges i Brug, imod den Bevægelse der maalt, naar dette ikke var Tilfældet.

saaledes at deres glimrende Virkning i enhver Retning blev bekræftet. Der blev saaledes paavist en Slingringsbevægelse af 11° (til hver Side), naar Tankene ikke var i Brug, som blev reduceret til 2° ved Hjælp af disse.

Det blev paa disse Rejser godtgjort, at Tankenes Virkning paa Passagerernes Velbefindende var overordentlig gunstig, hvorfor Hamburg—Amerika-Linien vil lade sin ny store under Bygning værende Damper paa 55,000 Tons Displacement forsyne med Slingretanke. Ogsaa Hamburg—Sydamerikanischen-Dampfschiffahrts-Gesellschaft og andre Rederier fører Forhandlinger om at lade deres Nybygninger forsyne med Slingretanke. Opfindelsen er af største Betydning af den Grund, at ved den er der for første Gang blevet tilvejebragt Mulighed for at bygge Skibe af en hvilken som helst Størrelse og med stor Stivhed, saaledes at de alligevel opfylder alle Fordringer med Hensyn til Ro ligeoverfor Rulningsbevægelser.

For Fremtiden vil man ved Konstruktionen af Skibe, især Passagerskibe, ikke mere behøve at være saa ængstelig betænkt paa at konstruere dem saa ranke som muligt for at erholde saakaldte rolige Søskibe. Man har ved Fastsettelsen af Skibets Bredde, som jo i første Linie betinger Stabiliteten, ved at benytte Tanke et meget større Spillerum end hidtil. Dette Punkt er i Nutiden af uhyre Betydning, fordi det, ved den voksende Tendens til at bygge større og større Skibe, kun er muligt at lade Bredde og Længde vokse, men ikke Dybden af Hensyn til den begrænsede Vanddybde i Havnene og i Flodmundingerne. Indgaaende Beregninger har vist, at det nu vil være muligt at bygge moderne Passagerdampere med de brugelige høje Opbygninger med en Bredde af 40 Meter og derover og et Dybgaende af 10,5 til 11 Meter, som gode Søskibe, ved Hjælp af Slingretanke. Som yderligere Fordele ved den af Tankene bevirkede Afdæmpning i Bevægelserne kan nævnes det mindre Tab af Fart under ugunstige Vejrforhold, Formindskelse af Skibsskrogets Middelspant Areal, hvor dette ønskes, og en bedre Styre- og Manøvreevne. Tankene har tillige det Fortrin, at de let og med forholdsvis ringe Bekostning kan anbringes i ældre Skibe, hvorved disses Søegenskaber væsentlig forbedres. Vægten af selve Tankene er kun ringe i Forhold til Skibets Vægt. Ved Bedømmelsen af den Vægt af Vand, der udkræves i Tankene, som for store Skibes Vedkommende udgør fra 0,6 til 1,5 pCt. af Displacementets Vægt, maa det erindres, at dette Kvantum Vand kun behøver at indtages, naar der optræder Slingrebevægelser, eller man kan vente saadanne. Til Fyldning af Tankene kan det naturligtvis i paakommende Tilfælde være formaalstjenligt at benytte Ferskvand. Ogsaa flydende Brændsel, som Olje, kan anvendes i Tankene.

Opfindelsen er ikke alene betydningsfuld for Handelskibe, særlig for Passagerskibe, men i endnu højere Grad for Krigsskibe. Saa vigtigt et roligt Skib end kan være for Passagerernes Velbefindende, saa er et roligt Underlag for Skytset af endnu større Betydning for Artilleristen. Da Virkningen af Artilleriet i en moderne Søkamp er af stor Betydning, saa maa enhver Forhøjelse af Træffesikkerheden betragtes som en afgørende Forbedring i moderne Krigsskibe. Ved Anbringelse af Slingretanke i Krigsskibe forekommer der imidlertid adskillige konstruktive Vanskeligheder, som dog lader sig overvinde.

Fragtmarkedet.

Siden vor förrige Meddelelse er der ikke sket nævneværdige Forandringer i de ledende Markeder. Paa Grund af de forestaaende Julehelligdage har Forretningernes Antal ikke været særlig stort, men Undertonen er saa at sige overalt ganske forhaabningsfuld for Aarstiden, og der ventes efter Nyaar almindeligvis at ville komme forøget Liv i Befragtingerne. Navnlige ventes Østen og La Plata

at ville blive betydelige Forbrugere. Sortehavet maa betegnes som fast. Laster er rigelige, medens Tonnage ikke har været udbudt særlig stærkt. Fra Odessa er sidst betalt 8/6 à 8/9 for større Baade til udsøgt Havn, 9/ à 9/3 Hamburg, 1/10 Januar Lastning, hvorimod 3 d. mere var opnaeligt for December-Baade. Sulina betalte 9/9 N. C. for 20. December—15. Januar. Fra Middelhavet er der ingen Mangel paa Laster, og hvad Kulfragterne til Middelhavet angaar, da er de gennemgaaende kun en Ubetidelighed lavere end i förrige Uge. Nordamerika er fast, og der placeres navnlig paa Timecharter ikke saa faa Baade. La Plata udviser nærmest en stigende Tendens for ny Høstlaster. Pr. Februar betales 14/ O. C. (÷ 6 d. direkte Havn) fra San Lorenzo Grænsen til U. K. eller Kontinentet, og Buenos Aires betalte 12/6 pr. 15.—31. Januar. Østersømarkedet er temmelig stille, og Raterne for Korn viser lidt Tilbagegang. Da der er meget Korn i Rusland, vil Januar dog antagelig bringe en Svingning opfefter. Kulfragterne til Østersøen er nu, som altid ved Juletid, knappe. Bl. de sidste Befragtinger nævner vi: fra Forthet 4/ Stockholm (2,500), 4/7½ Lübeck (1,800), 4/6 Randers (1,200) og 4/ Kiel (2,100), fra Tyne eller Blyth: 3/10½ Riga (1,800), 3/7½ Memel (2,300), 4/ Wismar (2,700), 5/ Nakskov (1,200), 5/ Mariager (1,300) og 4/ Aalborg (1,400).

Fra Sø og Land.

Hurtig Bugsering. Den 6. December ankom den engelske Bark »Wychwood« til Elben fra Sydamerika, bugseret af den hollandske Slæbedamper »Oceana«. Barken var den 17. Oktober blevet bragt ind til Pernambuco, efter at være blevet stærkt beskadiget i en forrygende Storm, og er derefter blevet bugseret til Evropa af »Oceana«. Barken bærer tydelige Spor af Stormens Magt, idet f. Eks. den største Del af dens Takkelage er gaaet tabt. Paa Fokkemasten er kun Fokkeraaen og underste Merseraa levnet og paa Stormasten Storeraaen. Alt andet er gaaet over Bord. Den Hurtighed, hvormed denne lange Bugsering fra Sydamerika til Evropa er sket, fortjener at bemærkes, idet Elben er blevet naaet paa næppe 35 Dage, skriver »Hamb. Corr.«. Efter Karantænebesigtelse blev Barken slæbt videre til Hamburg.

Nybygninger, Køb og Salg.

Dampskibet »Falken« (Stabelnummer 129) bygget for Regning Det forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn, blev den 21. ds. sat i Vandet fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Skibet, der er bygget helt af Staal til Bureau Veritas' højeste Klasse »special survey«, er 160' 0" langt i Hoveddækket, 25' 11" bredt og 9' 10½" dybt i Rummet og bliver forsynet med triple Expansionsmaskine med Overflade-Kondensation af 440 ind. HK.; Kedlerne er udrustet med Wilh. Schmidts Overheder.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til en Fragtdamper til Stockholm.

Kjøbenhavns Skibssalg-Bureau

ved **Charles Hvilsom.**
21, Havnegade 21.

Køb og Salg af Sejl- og Dampskibe.
Forlang Katalog. — Send Opgaver.

De forenede Bryggeriers

ANKER ØL

originalt aftappet paa 1/3 Fl.,

pasteuriseret og derfor meget holdbart.

Anbefales særligt D'hrr. Kaptajner, Officerer, Restauratører og Hovmestre.

Faaes gennem alle Skibshandlere og i

TUBORGS DEPOT: Poul Ankersgade, Tlf. 4956.

V. Lgd., svarende til de ny Bredde- og Længdebestemmelser. (Kort Nr. 107 og 172. Islandske Lods, Side 43. Fyr-Fort., Nr. 556 A).

2813. Fyr tændes. Rifsstang. Melrakke-Sjette. Island N.-Kyst. I August 1911 vil der paa Yderenden af Rifsstangi blive tændt et hvidt Lyalfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek. Nærmere Oplysninger følger. $66^{\circ} 32' (14'')$ N. Br. $16^{\circ} 12' (2'')$ V. Lgd., svarende til de ny Bredde- og Længdebestemmelser. (Kort Nr. 212 og 239. Islandske Lods, Side 97. Fyr-Fort. Nr. 566 A).

2814. Skær fundet. Thverhamar. Breiddalsvik. Island Ø.-Kyst. Ved Thverhamar Håndstedet er der fundet et Skær med $1\frac{1}{2}$ m Vand omtrent midt imellem Stapar og Seuhnes. Skæret ligger 280 m S. $63^{\circ} 0'$ fra Stapar Ø.-Punt. Der er urent mellem Skæret og Stapar, man skal derfor holde sig til Bugtens Ø.-Side. $64^{\circ} 47' (22'')$ N. Br. $13^{\circ} 58' (40'')$ V. Lgd. (Kort Nr. 193 og 214. Islandske Lods, Side 125).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2815. Vager udlagt. Skanör. Sundet. Sverrig. N. for Skanör Havn er udlagt en Vager med Ballon. $55^{\circ} 25' 7''$ N. Br. $12^{\circ} 49' 38''$ Ø. Lgd. Kort Nr. 139, 156, 160, 182 og 210. Danske Lods, 7de Udgave, Side 317.

2816. Grunde fundet. Stockholm Skærgaard. V. for Gräskö er fundet en $6\frac{1}{2}$ m Grund paa $59^{\circ} 41' 5''$ N. Br. $18^{\circ} 59' 30''$ Ø. Lgd. og V. for Grinda en $4\frac{1}{2}$ m Grund paa $59^{\circ} 24' 46''$ N. Br. $18^{\circ} 32' 26''$ Ø. Lgd.

2817. Farvand afmærket. Torsholma. Alands Distrikt. Bottniske Bugt. Finland. Fra Torsholma til Brändö—Lappo—Kumlinge—Enklunge og Björkö er der afmærket et nyt Løb for Skibe med $2\frac{1}{2}$ m Dybgaende. Torsholma NØ.-Kyst: $60^{\circ} 21' 16''$ N. Br. $21^{\circ} 4' 2''$ Ø. Lgd.

2818. Fyr forandret. Gustafsvarn. Hangö. Finske Bugt. Gustafsvarn Fyr er nu forandret permanent. Det viser grønt Hurtigblink fra N. $84\frac{1}{2}^{\circ}$ V. genlyum N. og Ø. til S. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., hvidt Hurtigblink fra S. $51\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til S. $41\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø., rødt Hurtigblink fra S. $41\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. til S. $26\frac{1}{2}^{\circ}$ Ø. Ved Indsejlingen fra Seen bør man holde sig i den hvide Lysvinkel. $59^{\circ} 48' 2''$ N. Br. $22^{\circ} 56' 10''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 155). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 927. Kjøbenhavn 1910).

2819. Taagesignal-Stationer. Helsingfors. Finske Bugt. I Farvandet ved Helsingfors gives nu følgende Taagesignaler med Klokke: Fra Redningsstationen paa Øen Ryssholm Et-Slag efterfulgt af Tre-Slag, fra Redningsstationen paa Øen Hallholm 2 Et-Slag efterfulgt af Tre-Slag, og fra Hoved-Anløbsstedet paa Øen Kommandantski 3 Et-Slag efterfulgt af Tre-Slag. Ved Anløbsstedet paa Øen Dogovori gives Et-Slag hver 30 Sek. Ved Anløbsstedet paa Øen Opasni gives To-Slag hver 30 Sek. Ved Hoved-Anløbsstedet paa Alexanderø gives Tre-Slag hver 30 Sek. Alexanderø Fyr: $60^{\circ} 8' 21''$ N. Br. $25^{\circ} 0' 56''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 185). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 123. Kjøbenhavn 1910).

2820. Taagesignal forandres. Hela. Danziger Bugt. Tyskland. Taagesignalet ved Hela Fyr skal forandres til et Taagesignal, der gives med Sirene. Om c. 5 Uger vil et midlertidigt Taagesignal med Horn blive sat i Virksomhed, det skal give Tre-Stød (dyb—høj—dyb) hver 75 Sek. Man maa ikke stole paa dette midlertidige Signal. Hela Fyr: $54^{\circ} 36' 6''$ N. Br. $18^{\circ} 49' 4''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 206).

2821. Lys- og Klokketønde. Swinemünde. I Ledelinien Mühlentake—Galeriebake ved Indløbet til Swinemünde Havn er til Forsøg udlagt i $9\frac{1}{2}$ m Vand en sort og rød Lys- og Klokketønde, mærket Swinemünde, der viser rødt Lys med En-Før-mærkelser hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mærke 1 Sek., Tønden ligger ude saa længe Isforholdene tillader det. $53^{\circ} 56' 42''$ N. Br. $14^{\circ} 16' 36''$ Ø. Lgd. (Kort Nr. 160). (Se Efterretninger for Søfarende« Nr. 765. Kjøbenhavn 1909).

2822. Fløjtetønde udlagt. Taagesignal-Station oprettes. Wustrow. c. 2 Sm V. for Wustrow er i 12 m Vand udlagt en sort og rød strilbet Fløjtetønde med V.-lig rød Topbetegnelse, mærket »Wustrow W.« $54^{\circ} 21' 27''$ N. Br. $12^{\circ} 19' 17''$ Ø. Lgd.

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Europa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S.- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Bybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabbellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelser og Beskrivelser.

De Rettelser i Bredde og Længde, der, den 1ste Januar 1911, vil være at foretage i de af Søkort-Arkiivet udgivne Kort over Island, er følgende: Kort Nr. 213. Reykjavik og Hafnarfjördr med Omgivelser.

Bredde + 6

Længde + $2' 26''$.

Kort Nr. 107. Stykkishólmr med Grundur- og Kolgrafafjördr.

Pladsbestemmelsen (Sugandisey Varde) i Specialkortet over Stykkishólmr rettes til:

$65^{\circ} 04' 50''$ N. Br.

$22^{\circ} 43' 50''$ V. Lgd.

Kort Nr. 171. Flatey Skærgaard.

Pladsbestemmelsen (Flatey Kirke) i Titlen rettes til:

$65^{\circ} 22' 31''$ N. Br.

$23^{\circ} 55' 20''$ V. Lgd.

Kort Nr. 172. Hvammisfjördr.

Pladsbestemmelsen (Sugandisey Varde) i Titlen rettes til:

$65^{\circ} 04' 50''$ N. Br.

$22^{\circ} 43' 50''$ V. Lgd.

Kort Nr. 173. Dyrafjördr.

Pladsbestemmelsen (Thingeyri Fyrpæl) i Titlen rettes til:

$65^{\circ} 52' 53''$ N. Br.

$23^{\circ} 29' 50''$ V. Lgd.

Kort Nr. 169. Pollen i Skutliffjördr.

Pladsbestemmelsen i Titlen rettes til:

Armarnes Fyrhus $\left\{ \begin{array}{l} 66^{\circ} 05' 56'' \text{ N. Br.} \\ 23^{\circ} 02' 38'' \text{ V. Lgd.} \end{array} \right.$

Kort Nr. 212. Islands Nordkyst. Skærgafjördr—Langanes.

214. Islands Østkyst. Langanes—Vestrahorn.

190. Islands Østkyst. Bakkaflói—Kollumuli.

191. Islands Østkyst. Kollumuli—Dalatangi.

192. Islands Østkyst. Dalatangi—Kambanes.

193. Islands Østkyst. Kambanes—Fystrahorn.

Bredde + $19''$.

Længde + $2' 32''$.

Kort Nr. 194. Islands Østkyst. Seydisfjördr.

Pladsbestemmelsen (Dalatangi Fyr) i Titlen rettes til:

$65^{\circ} 15' 53''$ N. Br.

$13^{\circ} 34' 51''$ V. Lgd.

Pladsbestemmelsen (Vestdalseyri Kirke) i Specialkortet rettes til:

65° 16' 49" N. Br.
13° 58' 59" V. Lgd.

Kort Nr. 176. Vopnafjörðr Handstedi.

Pladsbestemmelsen i Tiltlen rettes til:

Faktoriet (65° 45' 15" N. Br.
14° 49' 28" V. Lgd.

Kort Nr. 200. Islands Nordkyst. Eyrarfjörðr.

Bredde + 10' 32".

Kort Nr. 174. Hunafjörðr Skagastrand-Bugt — med Skagafjörðr.

Længde + 2' 32".

Kort Nr. 217. Islands Nordkyst. Steingrimsfjörðr.

Pladsbestemmelsen (Grímsey Bæke) i Tiltlen rettes til:

65° 41' 04" N. Br.
21° 23' 11" V. Lgd.

Kort Nr. 222. Islands Sydvestkyst. Vestmannaeyjar.

Bredde 00'.

Længde + 2' 26".

I de nedenstående, nu udkomne, ny Kort vil Bredde og Længde være rigtige:

Kort Nr. 226. Islands Sydvestkyst. Portland—Reykjavik.

233. Islands Vestkyst. Snaefellsjökull—Kap-Nord.

234. Islands Vestkyst. Faxa-Bugt.

239. Island og Færøerne.

saamt i ny Udgave af:

Kort Nr. 225. Islands Sydvestkyst. Vestrahorn—Portland.

Rettesen + eller — vil sige, at der til Kortets Bredde eller Længde skal adderes eller subtraheres den opgivne Retelse. Udtales et Punkt i Kortet, skal Rettesen anvendes paa det udtaale. Skel Bredde og Længde afsættes i Kortet anvendes Rettesen med modsat Fortegn forinden Afsætningen. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 46. Kjøbenhavn 1910.)

Paa Søkort-Arket er udkommet:

Kort Nr. 239. Island og Færøerne. Maalstok I: 200.000. Pris: Paa Kort-lærrød Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 225. Islands Sydvestkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1911. Maalstok I: 250.000. Pris: Paa Kortlærrød Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 226. Islands Sydvestkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik. Maalstok I: 250.000. Pris: Paa Kortlærrød Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Kort Nr. 233. Islands Vestkyst. Snaefellsjökull—Kap-Nord. Maalstok I: 250.000. Pris: Paa Kortlærrød Kr. 3,00, paa Papir Kr. 2,00.

Kort Nr. 224. Islands Vestkyst. Faxa-Bugt. Maalstok I: 250.000. Pris: paa Kortlærrød Kr. 1,50, paa Papir Kr. 1,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 55. Island og Færøerne.

Kort Nr. 114. Island med omgivende Dybdar.

Kort Nr. 87. Islands Vestkyst. Faxa-Bugt.

Kort Nr. 46. Den islandske Kyst fra Snaefjælds-Jökul til Kap Nord.

Kort Nr. 198. Islands Sydvestkyst. Vestlige Del. Portland—Reykjavik.

Kort Nr. 225. Islands Sydvestkyst. Østlige Del. Vestrahorn—Portland. Udgave 1908.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2801. Klokketønder ombyttet. »Odense-Fjord« og »Falske-Bolsær«. Kattegat. Klokketønden »Odense-Fjord« 55° 32' (25") N. Br. 10° 33' (35") Ø. Lgd., og »Falske-Bolsær« 55° 43' (7") N. Br. 10° 43' (15") Ø. Lgd., er ombyttet med Vintersømærker.

2802. Vrag afmærket Hatter-Barn S. Kattegat. Den S. for Hatter-Barn sunkne Galease ligger 2. Sm S. fra »Hatter-Barn« Lystønde. Toppen er over Vandet. Mindste Dybde over Skroget er 10 m. En Vraglystønde, der viser Grant B-Blink hver 15. Sek., Blink 5 Sek., Mørke 10 Sek., er udlagt 100 m ØSN fra Vraget. »Hatter-Barn« Lystønde: 55° 52' (21") N. Br. 10° 52' (11") Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2753. Kjøbenhavn 1910).

2803. Retelse til Kort Nr. 210 og 211. Dybde paa Vrag. Knillen S. Sundet. Dybden paa Vraget af Damperen »Julia«, c. 4 Sm S. for Knillen, er 12 m og ikke 6 m som angivet i Kort Nr. 210 og 211. 56° 14' (7") N. Br. 12° 27' (15") Ø. Lgd.

2804. Afmærkning indtages. Varselsfyrl slukkes. Søminnekorpsets Øvelsesplads. Kjøbenhavn. Sundet. Den 22de ds. indtages Afmærkningen ved Søminnekorpsets Øvelsesplads ved Forterne Mellmfort og Prøvestøen og Varselsfyrene slukkes. 55° 41' N. Br. 12° 38' Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182, 210 og 229. Danske Lods, 7de Udgave, Side 299. Fyr-Fort. Nr. 219 og 220. Søm.-Fort., Side 25).

2805. Klokketønde ombyttet. Saltholm Flak NV. Sundet. Klokketønden »Saltholm Flak NV.« er ombyttet med Vintersømærket. 55° 42' (11") N. Br. 12° 41' (46") Ø. Lgd.

2806. Sømærker indtages for Vinteren. Nakskov-Fjord. Store-Bælt. I Nakskov-Fjord er efternævnte Slager med Ballon: Skallehoved SV, Knuddeholm V, Børnholm NV, og Tredholm V, indtaget for Vinteren. Skallehoved S.-Pyrnt: 54° 50' N. Br. 11° 5' Ø. Lgd.

2807. Klokketønde ombyttet. Bøgestram. Setersøen. Klokketønden »Bøgestram« er ombyttet med Vintersømærket. 55° 8' (0") N. Br. 12° 16' (13") Ø. Lgd.

2808. Dybde i Rende. Øreby—Saxkjøbing. Smaalandsfarvandet. Dybden i Renden mellem Øreby og Saxkjøbing er nu 3,1 m i en Bredde af 9½ m. Havnen er ombygget og Dybden i Havnen er 3,1 m. Saxkjøbing Havn: 54° 48' (7") N. Br. 11° 38' (30") Ø. Lgd. (Kort Nr. 162 og 185. Danske Lods, 7de Udgave, Side 544. Havne-Lods, Side 121).

2809. Bifrys Belieghed. Reykjanæs. Island S.-Kyst. Reykjanæs Bifrys ligger paa 63° 48' 1" N. Br. 22° 42' 4" V. Lgd., svarende til de ny Bredde- og Længdebestemmelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2503. Kjøbenhavn 1909).

2810. Fyr atter i Orden. Akranes-Skagi. Island V.-Kyst. Akranes-Skagi Fyr er atter i Orden. 64° 18' 52" N. Br. 22° 5' 29" V. Lgd., svarende til de ny Bredde- og Længdebestemmelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2555. Kjøbenhavn 1910).

2811. Frys Belieghed. Øndervarnæs. Breidifjörðr. Island V.-Kyst. Øndervarnæs Lynfyrl ligger paa 64° 53' 5" N. Br. 24° 2' 50" V. Lgd., svarende til de ny Bredde- og Længdebestemmelser. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2779. Kjøbenhavn. 1909).

2812. Fyr tændt. Stykkishólmur. Breidifjörðr. Island V.-Kyst. Ved Stykkishólmur er tændt to røde, faste Ledelyr. Baglyret staar 567 m S. 29° Ø fra Forlyret, der staar paa Yderenden af Svartlangi. Flammens Højde er for Baglyret: 13 m, for Forlyret 6 m. Baglyret vises fra en 3 m høj, graa Bygning, Forlyret fra en 2 m høj Pæl. Synsvide og Lysevne er for Baglyret: 9 Sm, for Forlyret: 6 Sm. Fyrene, holdt overet i N. 23° V. og S. 23° Ø., leder mellem Bæjarsker og Steinkletsfjögur. Brændtiden og den nøjagtige Belieghed vil blive nærmere bekendtgjort. Forlyrets ontræntlige Plads: 65° 4' (37") N. Br. 22° 49' (40")

Italien. — Saloniki er erklæret for smittet af Kolera.
 Rusland. — Even Zdekhovitza er erklæret for smittet og Guvernementet Lublin for truet af Kolera.
 Spantien. — Alle fra Madeira kommende Skibe — uanset om de maatte besidde rent Sundhedspas — tilstedes indtil videre ikke Adgang til spanske Havne, for de have underkastet sig 5 Dages Karantæne ved en af Karantæne-Stationerne Vigo eller Mahon. For Skibe, der er tvungne til at søge Nødhavn, kan i visse Tilfælde afviges fra disse Bestemmelser.

2854. Karantæne Stationer i Sverrig. Observations- og Karantænepladsen paa Fejan, Observationspladsen ved Juniskären, Oxelsund og Slite er nedlagte. Observationspladsen ved Helsingborg nedlægges ved Udgangen af 1910. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1660. Kjøbenhavn 1910).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.

Korts Nr.
 R 3036 England: Mediterranean, Balearic Islands. — Head of Pollensa bay. Palma harbour and anchorage. November 1910.
 R 2149 Eastern Archipelago. — Banka and Gaspar straits. November 1910.
 † 1120 Ireland, West Coast. — Ballyshannon harbour.
 † 1329 South America, Argentina. — Babia Blanca to Union bay.
 R North Sea Pilot, Part I, 6th edition (includes the Færoes). September 1910.
 † Færoe Islands Pilot. 1904.

Paa

Søkort-Arkivet

er udkommet:

Kort Nr. 235. Østersøen mellem Langeland og Dars. Maalestok 1:130,000. Pris: Paa Kortlærred Kr. 4,00, paa Papir Kr. 3,00.

Annulleret er:

Kort Nr. 116. Østersøen mellem Langeland og Dars.

Paa Fischland, SV. for Wustrov, skal om kort Tid gives Taagesignal med Sirene, Tre-Stød (høj—dyb—høj) hver 30 Sek., Stød 2 Sek., Pause 3 Sek., Stød 2 Sek., Pause 3 Sek., Stød 2 Sek., Pause 18 Sek. 54° 20' 12" N. Br. 12° 22' 46" Ø. Lgd. (Kort Nr. 139, 157, 160 og 235). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2412. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

2823. Fyr forandret. Saastensund. Norge. Saastensund Fyrlampe er atter forandret og viser nu rødt Lys fra N. 52° Ø., over N.-Kant af Snaesten, til N. 45° Ø., fri N. om Kjælden; hvidt Lys derfra til N. 42° Ø., fri Ø. om Masliolmhaae, i denne Lysvinkel ligger en 2,5 m Baae; grønt Lys derfra gennem N. og V. til S. 59° V.; hvidt Lys derfra til S. 49° V. over V.-Kant af Bjørne. 58° 57' 40" N. Br. 9° 41' 50" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2702. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordsøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2824. Drivende Flaade. Nordsøen. Ifølge Telegram fra Loddskaptajnen i Malinö har en Dampet passeret en drivende Flaade 80 Sm VSV. fra Hanstholm Fyr. Hanstholm Fyr: 57° 6' 47" N. Br. 8° 36' 8" Ø. Lgd.

2825. Tønder inddraget. Løsseladser. Jøde. Tyskland. I Jøde er den sorte Tønde med Flag paa 53° 46' 36" N. Br. 8° 5' 55" Ø. Lgd., og den røde Spirteude med Flag paa 53° 35' 0" N. Br. 8° 8' 58" Ø. Lgd., der var udlagt til Afmærkning af Løsseladser, inddraget. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1177. Kjøbenhavn 1910).

2826. Grund fundet. Innenjøde. Jøde. I Innenjøde er der fundet en 7,7 m Grund c. 0,5 m S. for »Genius-Bank« Fyrskib. 53° 34' 28" N. Br. 8° 10' 52" Ø. Lgd.

2827. Fyr tændt. Taagesignal-Station oprettet. Wilhelmshaven. Jøde. Paa det N.-lige Molehoved ved Indløb III til Wilhelmshaven Havn er tændt et hvidt og grønt, fast Fyr, der viser hvidt Lys fra 40 m S. for Lystønde Z og 12° N. eller, i øvrigt grønt Lys. Flammens Højde: 13 m. 12 m. højt graat Taarn. Taagesignal gives med Taagehorn i den hvide Lysvinkels Retning, To-Stød hver 30 Sek., Stød 3,5 Sek., Pause 3 Sek., Stød 3,5 Sek., Pause 20 Sek. 53° 31' 20" N. Br. 8° 10' 10" Ø. Lgd.

Paa S.-Molens Hoved tændes sandsynligvis et Fyr i Slutningen af 1911.
2828. Stillads borttaget. Knoop—Emsden. Ems. Stilladset til Løsning af Fyld i Wybelsumer Bucht er borttaget. 53° 19' 48" N. Br. 7° 3' 52" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 689. Kjøbenhavn 1910).

2829. Tønder flyttet. Zijpe. Zeegat van Zieriksee. Holland. I Zijpe ligger Spidsstønde Nr. 9 nu i 10 m Vand paa 51° 38' 58" N. Br. 4° 6' 22" Ø. Lgd. og Spidsstønde Nr. 10 i 10 m Vand paa 51° 39' 34" N. Br. 4° 6' 56" Ø. Lgd.

2830. Fyr forandret. Anstruvel. Scheide. Belgien. Det hvide og grønne, faste Fyr ved Vosseschijn Sluse i Anstruvel Bugt viser nu hvidt Lys N. for N. 88° V., grønt Lys derfra gennem V. til S. 12° V., hvidt Lys derfra S. og Ø. efter. Den grønne Lysvinkel lyser over Fortøjningerne paa Anstruvel Red og Falingplaat Punt ved Antwerpen Red. 51° 14' 24" N. Br. 4° 23' 52" Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2831. Fyr forandret. Rotten Island. Killybegs Harbour. Irland NV.-Kyst. Rotten Island hvide og røde, faste Fyr er forandret til et hvidt og rødt Blinkfy, der viser Et-Blink hver 3 Sek. I øvrigt uforandret. 54° 36' 51" N. Br. 8° 26' 23" V. Lgd.

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

- 2832.** Vrag. *Chenal du Sud. Loire. Frankrig.* Vraget af Damperen »Villedo-Rochefort« ligger c. 3½ Sm S. 86° V. fra Le Piler Fyr. 47° 2' 20" N. Br. 2° 27' 5" V. Lgd.
- 2833.** Klokkestønde udlægges. *Caveau Shoals. Cheticamb Harbour. Cape Breton. Island V.-Kyst.* Ved Skibsfartens Aabning i 1911 udlægges en Klokkestønde mærket »Caveau Shoals«, i 20 m Vand ½ Kbl V. for Caveau Shoals. 46° 39' 30" N. Br. 61° 0' 38" V. Lgd.
- 2834.** Grund fundet. *Little Bahson Island S. Eggemoggin Reach. Maine. Forenede Stater i Nord-Amerika.* En Grund med 3,6 m Vand er fundet c. 600 m V. for den tørre Klippe, der ligger lige S. for Little Bahson Island. Der er uent mellem Klippen og Grunden, der ligger paa 44° 14' 14" N. Br. 68° 34' 33" V. Lgd.
- 2835.** Grund fundet. *Long Ledge NV. Joricho Bay. Maine.* En Grund med 0,6 m Vand er fundet c. 500 m N. 45° V. fra Long Ledge Baake, tæt ved 2,1 m Grunden. 44° 10' 37" N. Br. 68° 33' 09" V. Lgd.
- 2836.** Tønde udlægges. *Long Cove Ledge. Long Cove. West Penobscot Bay. Maine.* Den 27de Decemher 1910 udlægges en Stumpstønde paa Ø.-Siden af Long Cove Ledge. Tønden ombyttes om Vinteren med en Spiritstønde. 44° 26' 45" N. Br. 69° 54' 15" V. Lgd.
- 2837.** Baaker opført. *Cheese Creek. Raritan Bay. New Jersey.* Ved Indløbet til Cheese Creek er der paa Yderenden af Ø.-Molen opført en sort Baake S. 6¼° V. fra Great Beds Fyr og S. 64° V. fra Boundary Baake; paa Yderenden af V.-Molen en rød Baake, S. 8° V. fra Great Beds Fyr og S. 65½° V. fra Boundary Baake. Great Beds Fyr: 40° 29' 12" N. Br. 74° 15' 12" V. Lgd.
- 2838.** Vrag. *Hampton Roads. Chesapeake Bay.* Vraget af »Puritan« ligger i 5,4 m Vand i Hampton Roads 2380 m S. 40° Ø. fra Newport News Middle Ground Fyr, der ligger paa 36° 56' 43" N. Br. 76° 23' 30" V. Lgd. Der er i 2 m Vand over Vraget.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karaimiske-Hav.

- 2839.** Lystønder slukket. *Cartagena. Columbia.* Følgende Lystønder er slukket: Galera de Zampa, ved V.-Enden af Zampa Shoals. 10° 48' N. Br. 75° 25' V. Lgd. Salmedina Bank, paa N.-Siden af Banken. 10° 24' N. Br. 75° 40' V. Lgd. Rosario Islands, V. for den V.-ligste Øe. 10° 11' N. Br. 75° 49' V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1790 og 2385. Kjøbenhavn 1910).
- 2840.** Tønde udlagt. *Negro Bank. Guanajilo Channel. Mayaguez Bay. Porto Rico V.-Kyst.* En Stumpstønde, Negro Bank Nr. 3, er udlagt ved N.-Enden af Guanajilo Channel, S. 71° V. fra Mayaguez Harbor Bagfyr og N. 8½° V. fra Guanajilla Point Vederkant. 18° 10' 35" N. Br. 67° 13' 55" V. Lgd.

VII. Syd-Amerikas Ø. og V.-Kyst.

- 2841.** Fyr tændt. *Direction Hill. Magellan Strait. Chile.* Paa Direction Hill, c. 30 m SØ fra Tilflugtbakken, er tændt et hvidt, ubevogtet Lyntår, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Det lyser fra N. 13° Ø. gennem Ø. og S. til S. 13° V. Flammens Højde: 64 m. Synsvide: 15 Sm. 3 m højt, rundt, rødt og hvidt vandret stribet Taarn. 52° 21' 48" S. Br. 69° 29' 50" V. Lgd.
- 2842.** Aftærkning forandret. *Puerto Zenteno. Magellan Strait.* Ved Puerto Zenteno er foretaget følgende Forandringer: En rød Spidstønde er udlagt 12,3 Kbl S. 81° V. fra Observationsstedet paa Puno Point. Følgende Tønder er inddraget: Rød Spidstønde 1,1, Kbl S. 53° Ø., sort Stumpstønde 1,1, Kbl. N. 76° Ø., rød Spids-

- tønde 4, Kbl N. 69° Ø. og sort Stumpstønde 13, Kbl N. 62° Ø. fra Observationsstedet paa Puno Point, der ligger paa 52° 46', S. Br. 70° 44' V. Lgd.
- Farehulyten paa Sandy Hill (Cerro Arenoso) eksisterer ikke mere.
- 2843.** Klipper. *Barbara og Cookhun Channels S.-lige Indløb. Tierra del Fuego.* Et tæt Skær er fundet 7,5 Sm S. 90 Ø. fra Mount Skyring og et andet tæt Skær er fundet 10,5 Sm S. 120 Ø. fra Mount Skyring, dette er rimeligvis identisk med Leon Rocks. Mount Skyring: 54° 25' S. Br. 72° 10', S. Br. 79° 33', V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1428. Kjøbenhavn 1909).
- 2844.** Lystønde inddraget. *Dormidos de Añera. Aranco Bay.* Lystønden paa V.-Siden af Dormidos de Añera Rev er inddraget. 36° 56', S. Br. 79° 33', V. Lgd.
- 2845.** Lystønde udlagt. *Buey Rocks. Talcahuano.* Den røde Spidstønde paa Ø.-Enden af Buey Rocks, Quiriquina Channel, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0,3 Sek., Mørke 2,7 Sek. Buey Rocks: 36° 37', S. Br. 73° 6' V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2846.** Mole bygges. *Mildertidig Fyr tændt. Pescara. Italien Ø.-Kyst.* Paa S.-Siden af Pescara Munding bygges en Mole. Et mildertidigt, rødt, fast Fyr tændt. Pescara Munding: 42° 27' N. Br. 14° 13' Ø. Lgd.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

- 2847.** Fyr slukket. *Fyr tændt. Ile Sainte Marie. Madagascar Ø.-Kyst.* Tour des Baleiniens Fyr er slukket. Et hvidt og grønt, fast Fyr er tændt paa Klippen paa Les Sorciers Pynt. Den grønne Lysvinkel lyser over Ankerpladsen paa Sainte-Marie Red. Flammens Højde: 16 m. Synsvide: 10 Sm. 16° 59' 10" S. Br. 49° 51' 29" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2884. Kjøbenhavn 1909).
- 2848.** Fyrtårns Farve. *Pulicat. Madras. Fortindien.* Den 1ste Februar 1911 males Pulicat Fyrtårn sort og hvidt vandret stribet. 13° 25' N. Br. 80° 19', Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

- 2849.** Baake nedlagt. *Passir Gedang. Koninginne-Baai. Sumatra V.-Kyst.* Baakken paa Passir Gedang vil ikke mere blive vedligeholdt, da der nu findes Treer paa denne Sandbanke. 1° 17,2' S. Br. 100° 21', Ø. Lgd.
- 2850.** Sten fundet. *Midai S.-Kyst. Groot-Natuena-Eilanden.* En Sten med 1,6 m Vand ligger S. 78° V. fra Midai SØ-Pynt og S. 65° Ø. fra Midai SV-Pynt. Midai: 9° 0' N. Br. 107° 47' Ø. Lgd.
- 2851.** Vrag almærket. *Wei Hai Wei. China.* Paa Wei Hai Wei Ankerplads er udlagt en sort Stumpstønde 10½ Kbl S. 73° Ø. fra Yderenden af Iron Pier. Tønden almærker et overflydt Vrag. Iron Pier: 37° 30' N. Br. 122° 10' Ø. Lgd.
- 2852.** Tønde udlagt. *Wonsan Harbour. Yang Hing Bay. Korea Ø.-Kyst.* Paa N.-Siden af 5,1 m Stengrunden, 3, Sm N. 64° V. fra Karumappo Fyr, er udlagt en rød og sort vandret stribet Spidstønde med sphaerisk Topbetegnelse. 39° 13', S. Br. 127° 25' Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

- 2853.** Karantænebestemmelser. *Ferøerne.* — Rige og Neapel er erklæret kolerafri.

Skibsefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schu-
bert, ank. hertil 21./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen
12./12. — Algarve, Borries, pass. Deal 21./12. for Marseille. —
Anglo Dane, Wiencke, ank. Stettin 22./12. — A. N. Hansen,
Kruse, pass. Brunsbüttel 21./12. for Dunkerque. — Antwerpen,
Steffens, ank. Riga 19./12. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania
20./12. til Boston. — Arno, Strubberg, ank. Savona 7./12. —
Aurora, Fischer, afg. Reval 21./12. til Riga. — Baron Stjern-
blad, Therkildsen, ank. Bordeaux 13./12. — Beira, Lunge, afg.
Lissabon 21./12. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil
14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, ank. Marseille 20./12. —
Christian IX, Holm, ank. Pillau 18./12. — Dagmar, Bog-
vad, afg. Reval 20./12. til Antwerpen. — Douro, Søberg, ank.
hertil 18./12. — Esbjerg, Strufve, afg. herfra 20./12. til Libau.
— Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik,
Nellemann, ank. London 18./12. — Garonne, Kromann, afg. Dun-
kerque 21./12. hertil. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 22./12.
— Hellig Olav, Holst, ank. hertil 20./12. — Hengest, Munck,
afg. herfra 20./12. til Riga. — Hjelm, Kylesbech, ank. hertil
19./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, afg. Newcastle 15./12.
til Genua. — Jolantha, Simonsen, pass. Brunsbüttel 20./12. for
Antwerpen. — Kanan, Mikkelsen, ank. hertil 20./12. — Kiev,
Jørgensen, ank. Antwerpen 20./12. — Kursk, Gommesen, pass.
Quessant 21./12. for Bordeaux. — Leopold II, Christensen, ank.
Libau 15./12. — Loire, Craignou, ank. Windau 17./12. — Louise,
Larsen, pass. Brunsbüttel 21./12. for Swansea. — Louisiana, Ør-
sted, ank. hertil 14./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga
20./12. — Morsøe, Sørensen, ank. Oporto 1./12. — Moskvo,
Jonsen, ank. hertil 20./12. — Nicolai I, Jørgensen, afg. Ro-
dosto 21./12. til Konstantinopel. — Nordjylland, Petersborg,
ank. hertil 21./12. — O. B. Suhr, Frisenette, ank. Dunkerque 10./12.
— Omsk, Harder, pass. Brunsbüttel 20./12. for Hull. — Oscar II,
Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, afg. Fil-
adelfa 6./12. hertil. — Perm, Gotthardt, ank. Hull 15./12. —
Pregel, Iversen, ank. Riga 14./12. — Saga, Wiberg, pass. Bruns-
büttel 20./12. for Antwerpen. — Seine, Damp, ank. Bordeaux
21./12. — Texas, Clauson Kaas, afg. herfra 20./12. til
Kristiania. — Thyra, Tramp, afg. herfra 21./12. til Arendal.
— Tiber, Beeh, afg. Palermo 19./12. — Tyr, Thaning, afg. her-
fra 20./12. til Windau. — United States, ank. New York 20. 12.
Viking, Meyer, afg. Bergen 19./12. Nord paa. — Hans Gude,
ank. Stettin 16./12. — Karin, ank. Stettin 21./12. — Vadso,
afg. Manchester 21./12. til Liverpool.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, afg. Swansea 19./12. til
Terneuzen. — Nordsøen, Gram, ank. Melilla 18./12. — Nexos,
Basse, afg. Kotka 18./12. til Sevilla. — Ellen, Hansen, pass. Dover
20./12. for Penarth. — Fylla, Christensen, pass. Brunsbüttel 18./12.
for Nystad. — Gerda, Iversen, ank. Mariager 18./12. — Inger,
Schiff, afg. Methil 20./12. til Esbjerg. — Johanne, Thøgersen,
pass. Skagen 20./12. for Nakskov. — Karla, K. M. Nielsen, pass.
Helsingør 19./12. for Teignmouth. — Laura, Pedersen, ank. Lon-
don 20./12. — Cito, Jepsen, ank. Danzig 20./12. — Bodil, Skou,
pass. l'Quessant 20./12. for Rotterdam. — Dagmar, Mathiasen,
ank. Aarhus 18./12. — Nerma, Mikkelsen, ank. Nantes 19./12. —
Marie, Jessen, pass. Gibraltar 17./12. for Hamburg.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexandre Shu-
koff, Brandt, ank. Kiel 20./12. — Johan Siem, Nielsen, ank.
Kjøbenhavn 18./12. — Pawel Andrejoff, Tannebeck, afg. Kjø-
benhavn 20./12. til Riga. — Harald Klitgaard, Rasmussen,
afg. Papenburg 18./12. til Grangemouth. — Russ. Petersen, ank.
Buenos Aires 15./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, afg.
Newcastle 19./12. til Wismar. — Excellence Pleske, Rasmus-
sen, afg. Libau 16./12. til Rotterdam. — Michail Ontchou-
koff, Harboe, ank. Blyth 9./12. — Generalkonsul Palli-
sen, Christensen, afg. Skadovsk 6./12. til Bergen. — Wladimir
Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer
Mørch, Thorsøe, ank. Svendborg 13./12. — Nawa, Dahl, afg.
Barry 18./11. til Colastine.

Det estasiatiske Kompagni. Bintang, Juel Hansen, ank. Suez
17./12. — Samui, Licht, afg. Penang 13./12. til Port Said. —
Pangan, Gabe, ank. Singapore 19./12. — Chumpon, Hansen-
Raun, afg. Genua 16./12. til Port Said. — Bandon, Thomsen, ank.
London 18./12. — Indien, Jensen, ank. Perim 15./12. — Tra-
noubear, van Deurs, afg. Hull 19./12. til Kjøbenhavn. — Siam,
Knudsen, afg. Takao 19./12. til Shanghai. — Cathay, Kruse, ank.
Marseilles 17./12.

Vestindisk Afdeling: St. Jan, Ingemann, afg. Port-
land 17./12. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Rot-
terdam 21./12. — St. Croix, Kall, afg. St. Croix 6./12. til De-
merara.

Frem. Austa, Bagger, ank. Ostende 12./12. — Freja, Niel-
sen, afg. Halmstad 21./12. — Vera, Thing, ank. Boness 20./12.

Torm. Sara, Jensen, afg. Reval 15./12. — Helene, Sø-
rensen, afg. Rotterdam 20./12. — Sjølland, Dam, ank. Nykjø-
bing F. 14./12. — Agnete, Sonnichsen, afg. Riga 16./12. —

Hermia, Hansen, ank. Randers 14./12. — Alice, Schultz, afg.
Grangemouth 21./12.

Æro. Enigheden, Jensen, ank. Rostock 19./12. — Ema-
nuel, Svane, ank. St. Nazaire 19./12.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque.
— London, Bom, ank. Kjøbenhavn 14./12. — Paris, Tholander,
afg. Boness 19./12. til Aarhus. — Bryssel, Kaas, ank. Methil
19./12.

Mercur. Berlin, Krogh, ligger i Dunkerque. — Wien,
Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, ank. Li-
bau 15./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, ank. Neufahr-
wasser 20./12. — Rimfaxe, Westergaard, ank. Helsingør 20./2.
— Skinfaxe, Faber, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Rotterdam. —
Gulfaxe, Petersen, afg. Kjøbenhavn 21./12. til Riga. — Rød-
faxe, Vilandt, ank. Königsberg 11./12.

Dania. Ely, Meinertz, afg. Hamburg 19./12. til Liverpool. —
Nelly, Clausen, ank. San Nicholas 7./12. — Fanny, Eriksen,
ank. London 19./12. — Lilly, Nielsen, afg. Gandia 20./12. til Lon-
don. — Alexy, Lorentzen, ank. Marseille 19./12. — Dagny, Sø-
rensen, afg. Marseille 18./12. til Aarhus. — Mary, Bang, pass.
Portland 20./12. for Rochefort.

Thurs. H. A. Hansen, Hansen, ank. Masnedund 19./12.

Danmark. I. N. Madvig, Madsen, ank. Antwerpen 16./12. —
Hamlet, Jørgensen, ank. Pillau 13./12. — Helge, Pii, afg.
Blyth 14./12. — Rolf, Reese, ank. Libau 12./12. — Niels R.
Finsen, Olsen, ank. Libau 12./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, afg. Drogheda 21./12. —
Martha, Christensen, afg. Ipswich 21./12. — Elna, Rathje, afg.
Aguilas 20./12. — Therese, Pedersen, ank. Tapport 20./12. —
Simone, Møller, ank. Granville 21./12. — Jeanne, Therkildsen,
afg. Bona 8./12. — Vera, Risø, ank. Swansea 19./12. — Daisy,
Lagesen, afg. Newport 13./12. — Anine, Leth, ank. Bona 18./12.
— Kamma, Løffler, afg. Tyne Dock 21./12.

Sejlskibe.

Rønne. Leif, Nielsen, ank. Nyborg 17./12.

Svendborg. Meta, Møller, ank. Harbourg 13./12. — New-
sky, Nielsen, ank. Holbæk 14./12. — Urda, Hansen, ank. Hobro
14./12. — Belona, Nielsen, ank. Wemyss 16./12. — Palleesen,
Jensen, ank. Skagen 16./12. — Capella, Hansen, ank. Aarhus
16./12. — Dannebrog, Clausen, ank. Grangemouth 14./12. —
Kasper, Hansen, ank. Eckensund 16./12. — Freja, Jensen, ank.
Berwick 16./12. — Solon, Rask, ank. Rudkjøbing 19./12. —
Venus, Andersen, ank. Holbæk 19./12. — Britannia, Ras-
mussen, ank. Tuborg 18./12. — Embla, Petersen, pass. Helsingør
19./12. — Nanna, Madsen, ank. Gravesend 19./12. — Noah,
Jørgensen, ank. Rochester 19./12. — Frejr, Brandt, ank. Larvik
19./12. — Rota, Albertsen, ank. Ghent 19./12. — Martin, Wilde,
ank. Nakskov 19./12. — Venus, Larsen, ank. Kjøbenhavn 20./12.
— Lauritz, Dam, ank. Fernu 20./12. — Aktiv, Mouritzen, ank.
Caen 19./12. — Ludvig, Jørgensen, ank. Boston 14./12. — Ha-
bet, Andreasen, ank. Gotteborg 16./12. — Agnes, Andreasen, ank.
Frederikshavn 17./12. — Ebenezer, Rasmussen, ank. Eckensund
19./12. — Peter, Jørgensen, ank. Kolberg 19./12. — Iris, Han-
sen, ank. Kristiania 19./12. — Confidence, Michelsen, ank.
Kristiania 19./12. — Mercur, Lund, ank. Great Yarmouth 19./12.
— Galathea, Jensen, ank. London 21./12. — Brødrene,
Jørgensen, ank. Kiel 21./12. — Primula, Carlsen, ank. Ply-
mouth 21./12. — Embla, Mikkelsen, ank. Swinemünde 20./12. —
Doris, Køkke, ank. Cherbourg 20./12. — Emanuel, Bentzen,
ank. Flensborg 21./12. — Severine, Jensen, ank. Kjøbenhavn
21./12. — Apollo, Nielsen, ank. Fowey 21./12. — Carl Mørck,
Mortensen, ank. Haugesund 21./12. — Henry Brooke, Rasmus-
sen, ank. Fowey 21./12.

Æro. Amor, Rasmussen, ank. Uddevalla 18./12. — Koe-
foed, Andersen, ank. Cadiz 19./12. — Skandia, Fabricius, ank.
Dieppe 19./12. — Majus Bay, Friis, ank. Sunderland 17./12. —
Rigmor, Petersen, ank. Stolpemünde 17./12. — Anne, Schmidt,
ank. Flensborg 18./12. — Norden, Rasmussen, er afg. Pontreux
for Fowey. — Th. Lohse, Boye, ank. Svendborg 19./12. — H. H.
Petersen, Christensen, ank. Fakse Ladeplads 19./12. — Alfa,
Madsen, er ank. Casa Blanca. — Amalia, Andersen, ank. Kjøben-
havn 15./12. — Flugler 11./12. prajet paa 52° 26' N. Br. 2°
51' Ø. Lgd. — Hjalmar, Kristoffersen, ank. Liverpool 19./12. —
Signe, Hansen, ank. Tuborg 19./12. — Ludvig Bramsen,
Groth, ank. Treport 19./12. — Marthing, Friis, ank. Tønberg
20./12. — H. C. Christensen, Frederiksen, ank. Brest 19./12.
— C. M. Petersen, Petersen, ank. Trawemünde 20./12.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 23. December 1910. — Højesteretsdom. — Sø-
og Handelsretsdom. — Slingretanke i Skibe. — Fragtmarkedet. —
Fra Sø og Land. — Nybygninger, Køb og Salg. — Skibsefterretning-
ger. — Efterretninger for Søfarende.

T. I. P. Lichtenbergs Bagerier

Rug- og Skibsbrødfabrik

Telefon 4320. Adelgade 79, Kbhvn. Telegr.-Adr.: „Skonrog“.

Telegr.: „Sojus“ **Tugboat Company „Union“** Telegr.: „Sojus“

St. Petersburg, Wass. Ostrow, 17 Line, No. 4.

Bugserselskabet udfører Bugseringer saavel paa Nawaen som i Østersøen. Kontorpersonalet og Baadenes Førere tale Dansk. Skandinavisk og Engelsk.

**MODERN PLANT FOR
QUICK WORK.**



.. THE ..
ANTWERP

ENGINEERING CO. LTD.

(SOCIÉTÉ ANONYME).

**Engineers, Boilermakers, and
Ship Repairers,**

DRY DOCK PROPRIETORS

**ELECTRICAL ENGINEERS, BRASSFOUNDERS,
COPPERSMITHS AND TINSMITHS.**

Head Offices, Rue des Indes, ANTWERP.

Telegraphic Address: „ENGINEERING, ANTWERP“

Head Offices: ENGINE and BOILER WORKS. Telephone No. 2221.
Riverside Works: DRY DOCKS and SHIPYARD. Telephone No. 486.

Rue des Indes, ANTWERP.

Chairman: ELIJAH L. MARSHALL.

Commercial Director: DAVID PETRIE, rue Conscience, 21, Tel. 1762.
Technical Director: JAMES KERFOOT, rue Osy, 20, Tel. 156.

Prøv engang

John Crabbie's Old Highland Whisky
kan faas overalt. **Albert B. Cohn.** Telefon 3283.

A. WILSON, Kobbersmedie

Alt Skibsarbejde udføres.

Vildersgade 46. Kjøbenhavn. Telefon Byen 4210.
Klostergade 14. Aarhus. 137.

Skibshypothekbanken

Tlf. Centr. 9052. Chr. IX's Gade 5, København. Tlgr.-Adr.: Skibsbanken
1ste Prioritets-Laan i Fragtdampere.

Julius F. Schierbeck

Firma grundlagt 1858
Amaliegade 41, Kjøbenhavn
Ældste, største og billigste

Skibsprovianteringsforretning

Eneforhandler af **Taufuntrosserne**
Specialforretning i Beg. — Havarikommissionærer.
Telefon H 443. Telegr.-Adr.: „Schierbeck“

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.

KAY DYHR.

(Indehavere: KAY DYHR & F. OVERGAARD).

Telefon { 8901, NYHAVN 67 og 69. Telegr.-Adr.: „KAYDYHR“
6886, Kjøbenhavn K.

Teknisk Maskinforretning.

Hovedforhandling for Danmark af

Th. Høegs Patent Bundfarver og Patent Mønnie samt

W. B. Dick & Co's bekendte Maskin- og Cylinderolier.

Lagre paa alle større Pladser over hele Jorden.

I Aalborg Havn

findes nu

Reparationsværft

med tilhørende

4 Ophalingsbeddinger.

Paa den største af disse kan der optages
Skibe af indtil 200 Fods Længde og 700 Tons Egenvægt.
Paa Beddingspladsen findes Maskinværksted, Malerværksted etc.
Nærmere Oplysninger ved Henvendelse til Havneingeniørens
Kontor.

„Dansk Søfartstidende“

har Telegramadresse „Skibsfart, Kjøbenhavn“, Telef. Nr. 4639.

ABONNEMENTSPRISEN

er 2 Kr. pr. Kvartal, i Udlandet 2 Kr. 75 Øre. Enkelte Numre
15 Øre. Abonnement modtages St. Annæ Plads 26, 10—3, hvortil
ogsaa Bidrag til Bladet m. v. adresseres, samt paa alle Postkontorer.

Bladet omdeles ved Postvæsenets Foranstaltning.

Enkelte Numre af „Dansk Søfartstidende“ sælges paa Bladets Kontor og i Kioskerne.

AVERTISEMENTSPRIS.

Første Side pr. Petitlinie à 45mm Bredde 30 Øre
Anden Side — — — — — 25 —
De øvrige Sider — — — — — 20 —
Moderation for 5 Gange 10 Gange 26 Gange 52 Gange 104 Gange—
10 % 20 % 30 % 40 % 50 %
Disse Priser gælder kun for Indlandet.

Udgivet af et Aktieselskab. — Ansvarhavende Redaktør: V. KROGH.

Bladets Kontor: St. Annæ Plads 26, Kjøbenhavn K.

Telefon Nr. 4639.

Telegram-Adresse: „Skibsfart“.

TRYKT HOS J. JØRGENSEN & Co. (M. A. HANNOVER.)

Kjøbenhavn, den 29. December 1910.

Som det var ventet, blev altsaa den lille Lov om Ændring i Dampskibstilsynsloven af 1903 færdig fra Rigsdagens Side inden Juleferien. Endnu i det yderste Øjeblik gjorde ganske vist Socialdemokratiet et sidste Forsøg paa at faa Tilsynet udvidet med en femte Synsmand som særlig Repræsentant for Skibsmandskabet, og om det end maatte være givet, at et saa slet begrundet Krav ikke vilde kunne gennemføres, saa kunde Udvalgsnedsættelsen i Folketinget dog sikkert let have forhalet Sagen en Del.

Naar vi har kaldt Loven lille, maa vi dog skynde os at tilføje, at vi udelukkende sigter til dens Omfang. I flere Henseender rækker Loven nemlig ret vidt — den er endog, om end væsentligst indirekte, af Interesse ogsaa for Sejlskibsarten.

Lovforslaget, der blev forelagt i Landstinget den 5. Oktober, er i Følge de tilhørende Motiver udarbejdet og fremsat med det Formaal for Øje at skulle fjerne de sidste Hindringer for en gensidig Forstaaelse mellem Danmark paa den ene Side og henholdsvis England, Frankrig og Norge paa den anden angaaende Reglerne for Tilsyn med Skibe. Forslaget indeholdt kun meget faa Punkter; de væsentligste var følgende:

Der indførtes Bestemmelser om Baade i Skibe af under 50 Tons samt om Ansættelse af Læge og Sygepasser og Indretning af Hospital om Bord i Skibe. Samtidig inddroges Bestemmelserne om Skibsmandskabels Opholdsrum og om Forsyningen med Lægemidler under Lovens Omraade. Fremdeles indførtes Regler sigtende til at indskrænke den Særstilling, som »aabne og til særlige Formaal bestemte Fartøjer« hidtil har haft, til kun at gælde indenfor den indskrænkede Fart. Af den nysnævnte Fartøjsgruppe fjærnedes Sejlskibe med Damp- eller anden Maskinkraft, men samtidig udvidedes Rammerne for den Dispensationsbemyndigelse, der ved Tilsynsloven er tildelt Søfartsministeren, saaledes at det herefter vil være muligt at fastsætte lempeligere Regler i en Række Tilfælde, bl. a. netop for de omtalte Sejlskibe. Fremdeles ændredes Begrebet »Passagerskibe« til at omfatte ethvert Skib indrettet til at befordre Passagerer i større Antal end 12 (tidligere 20), og endelig tillagdes der Ministeren Bemyndigelse til, i saadanne Tilfælde, hvor Opnaaelse af Overenskomst med andre Nationer om gensidig Anerkendelse maatte gøre det nødvendigt, at fastsætte Regler, der i enkelte Henseender indeholder videregaaende Krav, end Dampskibstilsynsloven iøvrigt foreskriver.

Ved 2den Behandling i Landstinget ændredes Lovens Karakter dog paa nogle væsentlige Punkter, og den Affattelse, som den herefter fik, blev den endelige. Landstinget gik vel med til at meddele Ministeren en saa usædvanlig og udstrakt Myndighed som den, der omtales i det sidste af de refererede Hovedpunkter, men det skete under den bestemte Forudsætning, at den nævnte Myndighed kun vilde blive benyttet efter indhentet Erklæring fra Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart eller tilsvarende Institutioner, samt med den betydningsfulde Tilføjelse, at Bemyndigelsen blot gælder overfor Skibe, som befare de Nationers Havne, hvor der stilles saadanne strængere Fordringer. Samtidig ændredes paa Tingets Initiativ Lovforslagets Definition paa Begrebet »Passager-

skib«, saaledes at Grænsen 12 kun bliver bragt i Anvendelse for Skibe, der farer paa saadanne Lande, hvor denne Minimumsgrænse stilles som Fordring for Opnaaelse af Anerkendelse; endelig fratog Landstinget Sejlskibene med Damp- eller anden Maskinkraft den særlig gunstige Stilling med Hensyn til de for Synet foreskrevne Vederlag, som var denne Gruppe tiltænkt ved det oprindelige Forslag. Paa Søfartsministerens Initiativ ændredes derhos Reglerne for, hvor ofte Syn skal afholdes, saaledes at Perioden for alle Skibe, som ikke i Lovens Forstand er Passagerskibe, fremtidig bliver 2 Aar.

Naar lige bortses fra den mindre heldige og i Grunden ret uforstaaelige Ændring med Hensyn til Vederlag for Syn af Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft, maa Loven ved Behandlingen i Landstinget vistnok siges at have faaet en tilfredsstillende Form. De videstgaaende Bestemmelser har faaet en Afgrænsning, som sikrer, at der ikke ofres mere paa Principet om den gensidige Anerkendelse af dansk og fremmed Tilsynslovgivning, end Nødvendigheden kræver, og det er i denne Forbindelse en særlig Tilfredsstillelse at se, hvilken Vægt Udvalgsbetænkningen — og dette blev stærkt understreget ved Ordførerens Udtalelser i Tinget — har lagt paa Fællesrepræsentationens Holdning i dette vanskelige Spørgsmaal, der i de sidste Aar er traadt saa stærkt i Forgrunden. Af den allerstørste Betydning er endelig Ændringen i Dampskibstilsynslovens § 11, der ved at indføre Syn hvert andet Aar for alle Skibe, der ikke er Passagerskibe, kommer Hovedparten af dansk Dampskibstonnage til Gode. Ikke blot vil nemlig denne Lettelse paa det nærværende Tidspunkt være særdeles velkommen for Dampskibsflaaden, men den synes at maatte medføre som en naturnødvendig Konsekvens, at ogsaa Sejlskibstilsynsloven ændres i samme Retning paa Regeringens Foranstaltning ved den første Lejlighed, der frembyder sig dertil.

Sammenslutning af svenske Skibsværfter. En vigtig Begivenhed har i disse Dage fundet Sted i den svenske Skibbygningsindustri, skriver det tyske Blad »Export«, idet tre af Landets største Skibsværfter har vedtaget en Sammenslutning. Deltagerne er Aktieselskaberne Bergsund-Finnboda ved Stockholm, Motala ved Vänerne og Lindholm ved Gøteborg. Ved Sammenslutningen vil de paagældende Værfter blive mere leveringsdygtige, thi den svenske Skibbygningsindustri er, hvor mærkeligt det end kan synes i et Land med saa store Skibsfartsinteresser som Sverig, gaaet mere og mere tilbage i det sidste Aarti. Grunden hertil kan kun søges i den Omstændighed, at de svenske Værfter ikke kan levere saa billigt og saa hurtigt som de udenlandske Værfter, thi det hjemlige Behov er ret betydeligt. Saaledes anskaffede de svenske Rederier i Aaret 1909 ialt Skibe med tilsammen 36,000 Tons, medens de kun bestilte Skibe med 2,875 Tons hos Landets egne Værfter. I Gennemsnit andrager den fra Udlandet anskaffede Tonnage 50,000 Tons, og det kan i Almindelighed siges, at af de Nyanskaffelser, som Sverig har gjort i de senere Aar, er de $\frac{7}{8}$ taget fra Udlandet og kun $\frac{1}{8}$ fra Indlandet. Hvad Skibbygningsmaterialerne angaar, saa kan de svenske Jernværker paa den anden Side ikke konkurrere med Udlandet, med Hensyn til Prisen. Imidlertid er der i de sidste Aar sket en saa betydelig Udvikling i den svenske Jernindustri, at der snart maa ske Forandring heri, navnlig hvis de store Forventninger, som man nærer til Ud-

vinding af Jern ad elektrisk Vej, gaar i Opfyldelse. Hidtil har den svenske Skibbygningsindustri imidlertid været henvist til udenlandske Materialer, hvad der dog paa ingen Maade betyder en Fordyring af disse, idet de svenske Værfter, paa Grund af den Omstændighed, at den tyske og engelske Jernindustri i Almindelighed sælger sin Overproduktion til lavere Eksportpriser til Udlandet end de hjemlige Priser, ofte kan have sit Skibbygningsmateriale endnu billigere end de paagældende Landes egne Værfter. De svenske Arbejdere staar heller ikke tilbage med Hensyn til Arbejdsdygtighed, og naar deres Præstationer alligevel stiller sig dyrere, saa ligger dette væsentligst deri, at Værfterne ikke er forsynet med alle tidssvarende Indretninger og Redskaber. En yderligere Grund til de svenske Værfters dyrere Arbejde finder man i den Omstændighed, at ethvert af Værfterne af Konkurrencehensyn befatter sig med alle mulige Størrelser og Arter af Skibe, hvad der naturligvis vanskeliggør eller udelukker en Specialisering af Arbejdet. Denne vil nu blive muliggjort ved Sammenlutningen af de tre nævnte Værfter, og idet disse kommer under én Ledelse og bliver forbedret i teknisk Henseende vil dette sikkert sætte dem i Stand til at optage Konkurrencen med Udlandet, som dette er Tilfældet f. Eks. i Danmark, hvis Værfter paa ingen Maade er heldigere stillet med Hensyn til Arbejderforhold og Materialer end de svenske Værfter.

Udenrigsministeriet meddeler:

Sundhedsforanstaltninger. Det græske Udenrigsministerium har underrettet Generalkonsulatet i Athen om, at:

1) de overfor Skibe kommende fra Neapel og Bugten ved Neapel truffe Sundhedsforanstaltninger angaaende Desinfektion er bortfaldet, og Skibe kommende fra de nævnte Steder tilstedes derfor nu fri Adgang efter endt personlig Lægeundersøgelse;

2) Skibe, der har forladt Saloniki efter den 25. f. M. (gl. Stil) paalægges effektiv Karantæne i fire Dage, Overfarten deri iberegnet, med Desinfektion.

Belgisk Højesteretsdom. Vi har fra The Antwerp Engineering Company, Antwerpen, modtaget nedenstaaende Uddrag af en Dom, afsagt fornylig ved Kassationsretten i Brüssel (Belgiens Højesteret) i en Sag, der var anlagt mod Antwerpens Havneautoriteter af Firmaet Adolf Deppe. Denne Dom, i hvilken Skibsrederne og ovennævnte Skibsværft var stærkt interesseret, gaar i Hovedtrækkene ud paa følgende:

Grundet paa en urimelig Fortolkning af Havnereglementet har Havneautoriteterne i Antwerpen krævet to Gange Betaling af Dokafgifterne af Skibe, som havde losset i Havnen og derfra halede over til The Antwerp Engineering Company's Tørdokker, der ligger lige overfor Antwerpen paa Scheldens modsatte Side, naar de efter endt Reparation kom tilbage derfra for at laste. Det blev nemlig gjort gældende, at Skibene derved havde foretaget en Rejse udenfor Havnens Omraade. Da denne urimelige Fordring skadede Havnen, protesterede Firmaet Adolf Deppe imod denne dobbelte Betaling og anlagde Sag imod Byen. Denne Sag har været ført gennem to Instanser, som begge dømte i Redernes Favør. Efter Afsigelsen af den anden Rets (Appelrettens) Dom tilraadete Byens Sagfører Byen at lade Sagen bero herved, hvilket Raad dog ikke blev fulgt. Sagen gik herefter til Kassationsretten.

Firmaet Adolf Deppe's Sagfører gjorde her gældende, at Havnereglementets Bestemmelser maatte forstaas anderledes, og at Ordet »Rejse« ikke kunde anvendes paa Skibe, som ankrede paa Floden lige overfor Byen eller gik ind i The Antwerp Engineering Company's Tørdokker. Ordet »Rejse« kunde kun anvendes paa Skibe, som helt forlod Havnen i kommercielt Øjemed.

Denne Betragtning tiltraadtes af Kassationsretten, der nu har afgjort Sagen endeligt i Firmaets og Redernes Favør.

Bremens Handelsomsætning og Skibsfart. I Følge Meddelelse til Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart fra Udenrigsministeriet har det kgl. Konsulat i Bremen indberettet følgende angaaende Bremens Handelsomsætning og Skibsfart i de senere Aar, 1909 inklusive:

Antal og Tonnage paa de for Bremens Regning ankomne og afgaaende Skibe:

1900	3,843	Skibe med	2,494,059	Reg.-Tons.
1901	4,024	-	2,717,633	—
1902	4,197	-	2,384,410	—
1903	4,250	-	3,179,815	—
1904	4,242	-	3,175,078	—
1905	4,335	-	3,550,198	—
1906	4,413	-	3,507,456	—
1907	5,208	-	4,097,055	—
1908	5,033	-	3,882,635	—
1909	5,240	-	3,958,005	—

Heraf var af dansk Nationalitet:

1905	82	Dampere	15	Sejlskibe.
1906	53	-	9	-
1907	70	-	9	-
1908	36	-	9	-
1909	23	-	7	-

Den samlede Indførsel androg:

1907	5,746,372,800	Kg. Værd	1,845,811,525	Mk.
1908	5,269,770,600	-	1,687,846,857	-
1909	5,654,461,200	-	1,742,723,689	-

Heraf Speditionsgods:

1907	2,055,979,200	Kg. Værd	1,049,411,065	Mk.
1908	1,726,564,200	-	892,795,626	-
1909	1,859,055,600	-	974,536,692	-

Den samlede Udførsel fra Bremen androg:

1907	1,966,573,600	Kg. Værd	871,424,187	Mk.
1908	1,855,366,800	-	848,032,801	-
1909	1,997,760,600	-	868,416,892	-

Heraf Speditionsgods:

1907	715,238,900	Kg. Værd	335,156,086	Mk.
1908	633,124,000	-	298,792,635	-
1909	682,349,700	-	300,525,463	-

Indførsel fra Danmark androg:

1907	2,109,200	Kg. Værd	905,956	Mk.
1908	1,711,000	-	652,017	-
1909	3,182,600	-	550,816	-

Udførsel til Danmark androg:

1907	96,752,600	Kg. Værd	19,675,392	Mk.
1908	41,246,600	-	13,399,112	-
1909	49,668,000	-	15,896,048	-

Panama Kanalen. Præsident Taft foreslaar, i Følge »Shipp. Gaz.«, Indførelse af en Lov, der forbyder fremmede Jernbaner at eje eller disponere over Skibe, som er bestemt til at trafikere Kanalen, for at Fordelen ved Forbindelsen mellem Øst- og Vestkysten kan komme De Forenede Staters Befolkning til Gode, da Kanalen netop er blevet bygget i den Hensigt.

I sit Forslag tilraader Præsidenten et Told-Paalæg af en Dollar pr. Ton paa al Handelstrafik gennem Kanalen.

Meddelelse fra Navigationsdirektøren. Til Styrmandseksamen i Aarets 3. Termin bestod ialt følgende Antal Elever: 1ste Afdeling 45 (afvist 2). 2den Afdeling i Navigation 28; Geografi og Vejlære 28 (afvist 1); Engelsk 19 (afvist 4); Søret og Handelsvidenskab 30 (afvist 1).

I Aarets Løb bestod endvidere til: Sætterskipperprøven 54, Fiskeskipperprøven 61; hvoraf henholdsvis 1 og 20 paa Færøerne.

Vi har modtaget 21. Aargang af Nautisk Almanak, for Aaret 1911, udgivet af Navigationsdirektør J. A. D. Jensen. G. E. C. Gads Forlag.

Paris som Søhavn. Over 150 Deputerede understøtter, i Følge »Hamb. Corr.«, et Projekt om at gøre Paris til en Søhavn ved at bygge en Kanal mellem Rouen og Paris. Omkostningerne herved anslaaes til 145 Millioner Frs. Udførelsen af denne Plan menes at ville indbringe Staten tyve Millioner i Afgift og at ville spare en halv Million aarligt i Omkostninger ved Seinens Regulering. Municipalraadet har vedtaget en Resolution, hvori Byen Paris opfordres til allerede nu at undersøge Spørgsmaalet om, paa hvilke Betingelser den selv kan andrage om Koncession paa Udførelsen af Projektet.

Ismelding fra Meteorologisk Institut, Nautisk Afdeling, den 27. December.

Svenske Farvande.

Sundsvall: Alnösund og Svartviksbugten: Tynd Fastis. Isbryder. Sundsvallsfjorden: isfri.

Dødsfald. Kapt. Thos. Thomsen, tidligere Fører i D. F. D. S., er den 27. ds. pludselig afgaaet ved Døden.

Den 26. ds. afgik Kapt. Victor Olsen, tidligere Fører af D. F. D. S. Damper »Baldur«, ved Døden i en Alder af 65 Aar.

Sø- og Handelsretsdom.

Dom i S. S. Nr. 46/1910, afsagt d. 7. September 1910. A/S. Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise mod Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Edmond Gustave«s Vegne.

Den 5. Marts 1910 Kl. 1.40 Nat grundstødte Staal-skruedampskibet »Edmond Gustave« af Marseille, der er bygget i 1906 med dobbelt Bund og maaler 2.721 Brutto-Reg.-Tons, paa Rejse fra Bona og Marseille til Stettin med en Ladning Fosfat og Oljekager paa Anholt Østrev i stille, laaget Vejr. Skibet kom til at staa med Stævnen i SV. til V. i en Afstand af c. fem Kabellængder i S. 85 V. fra Bøjen paa det nævnte Rev. Dets Amning var før Grundstødningen 19' For og 20' Agter. Efter Grundstødningen fandtes ved Oplodning en Dybde af 16 Fod for, 16 à 17 Fod midtskibs og 24 Fod agter. Skibets Forsøg paa at komme flot ved at udføre Varp og arbejde med Maskinen viste sig forgæves. Kl. 2¼ Em. kom Bjergningsdamperen »Bien« fra sin Station i Helsingør, og der afsluttedes nu en Bjergningskontrakt med denne Damper paa Citanterne, A/S. Em. Z. Svitzers Vegne, paa de sædvanlige Betingelser. Dampskibet »Bien« førte derpaa en Staalslæber om Bord til »Edmond Gustave«s Agterskib og begyndte Kl. 3¼ at slæbe med fuld Kraft. Kl. c. 4½ kom Bjergningsdamperen »Svava« til Stede, ogsaa den førte en Staalslæber om Bord til »Edmond Gustave«s Agterskib og begyndte Kl. 5¼ at medvirke ved Slæbningen. Begge Dam-

pere slæbte med fuld Kraft til Kl. 7½ Em., da Slæbningen stoppedes, og Dampskibet »Bien« efter Ordre fra Citanterne gik tilbage til Helsingør. Dampskibet »Svava« paa-begyndte atter Slæbningen Kl. 10 og vedblev indtil Midnat.

Tidlig næste Morgen genoptog Dampskibet »Svava« Slæbningen. Kl. 8 kom Bjergningsdamperen »Hertha« med Lægteren »Sif«, og man paabegyndte nu en Udlosning fra Dampskibet »Edmond Gustave« med Bjergere fra Land. Baade »Svava« og »Hertha« slæbte i Forening fra Middag indtil henimod Kl. 4 Em., da Dampskibet »Hertha« afsejlede. Damperen »Svava« slæbte derpaa alene indtil Kl. 4.45, da Dampskibet »Edmond Gustave« kom flot. Der var da losset c. 200 Tons Fosfat. Dampskibet »Edmond Gustave«, der under hele Slæbningen havde arbejdet fuld Kraft »Bak« med sin Maskine, afgik ved egen Maskine til Kjøbenhavn, men fik, da dens Styremekanisme havde lidt Skade, paa Vejen Assistance først af »Svava«, senere tillige af »Bien«. Paa Vejen blev den undersøgt af Dykker, der konstaterede, at en Rortap var borte, og en Rortap var løsnet.

Efter at Bjergningskontrakten var opsagt, anlagdes nærværende Sag, hvorunder Citanterne paastaar de Indstævnte Firmaet C. K. Hansen paa Dampskibet »Edmond Gustave«s Vegne tilpligtet at betale Bjergeløn efter Ret- tens Bestemmelse med Renter og Sagens Omkostninger.

De reddede Værdier, Skib, Ladning og Fragt, er af de Indstævnte anslaaet til c. 420,000 Kr., af Citanterne til c. 438,000 Kr.

Dampskibene »Svava«, »Hertha« og »Bien« er vurderet til henholdsvis 150,000 Kr., 70,000 Kr. og 450,000 Kr., medens Lægteren »Sif« er vurderet til 75,000 Kr.

Efter samtlige foreliggende Omstændigheder, derunder navnlig paa den ene Side det udsatte Sted, hvor Strandingen skete, og paa den anden Side de forholdsvis gunstige Vejrforhold, hvorunder Bjergningen skete, findes en Bjergeløn af 32,000 Kr. at være passende med Renter som paastaet.

Sagens Omkostninger vil være at ophæve som indbefattet i det nævnte Beløb.

„Den danske Lods“.

Bør den deles i en Farvandsbeskrivelse og en Sejladsanvisning?

Vi har modtaget følgende:

I »Norges Søfartstidende« for Lørdag den 17. December d. A. har Kaptajn Eyvind Bjørset skrevet en spaltelang Anmeldelse af »Den danske Lods« 7. Udgave, der udkom Juli 1910. Anmeldelsen giver mig Anledning til at fremkomme med nogle Betragtninger. Først denne lille Bemærkning: hvor betegnende er det ikke, at man skal se dansk Arbejde til Søfartens Nytte rost og kritiseret i indgaaende Artikler i fremmede Fagblade, medens man i Danmark højest har ofret et Par Linier paa Bogen.

Den norske Anmelders Anker gaar i Korthed ud paa, at der er medtaget for mange Detaljer, og at man for en stor Del kan stryge Oplysninger om Dybder og Grunde for de Farvandes Vedkommende, hvorover der findes detaljerede Kort, ligesom der kan udelades Oplysninger om Fyr og Sømærker under Henvisning til Fyrlister og Sømærkefortegnelser. En Udeladelse heraf vilde efter Forfatterens Mening medføre, at Bogen var lettere at finde sig til Rette i.

Jeg finder imidlertid i Modsætning til Forfatteren, at »Lodsen« bør indeholde alle Oplysninger vedrørende Sejladsen i de Farvande, den omhandler; den bør være det Standard-Værk, der i korte Træk indeholder alt, hvad der findes i Kort, Fyrlister og Sømærkefortegnelser, ordnet paa en saadan Maade, at man faar et samlet Billede af det beskrevne Farvands Kyster, saavel paa Land som paa Sø, af samtlige Hjælpemidler til Navigering og endelig en

Anvisning til dennes Udførelse. Saadan er saa godt som alle Nationers »Lodser« og Farvandsbeskrivelser ordnet. Vil man have yderligere detaljeret Besked om Havneforhold, Fyr og Afmærkning, maa man søge den i Havnelødsen, Fyrlisten og Sømærkefortegnelsen. Begynder man først at skyde ud, ødelægger man let Helheden; thi det vil altid blive et Skøn, hvad der skal medtages og hvad ikke, og mange Brugere vil maaske netop savne de Oplysninger, der er udeladt; det er saaledes ikke givet, at vedkommende Skibsfører er nødsaget til at bruge Kort i største Maalestok. Jeg vil imidlertid give Anmelderen Ret i, at en saadan ordnet Farvandsbeskrivelse er vanskelig at finde sig til Rette i, og særlig trænger denne Ulempe frem under Nutidens hurtige Sejlads gennem Farvandene. Skal man have den rette Nytte af »Den danske Lods«, bør man nemlig gennemlæse den og gøre sine Notitser til Brug ved Navigeringen forinden, thi under denne bliver der ikke Tid dertil; men en saadan Fremgangsmaade vil der ofte ikke kunne afses Tid til.

En Lettelse i dette Forhold vilde det være, om Bogen blev ordnet saaledes, at den blev delt i en Farvandsbeskrivelse og en Sejladsanvisning for hele Farvandets Vedkommende. Den sidstnævnte Del vilde altsaa komme til at bestaa af de under »Besejling« i den nuværende »Lods« givne Anvisninger, samlede til en sammenhængende Sejladsanvisning for de danske og tilgrænsende Farvande. Denne Adskillelse har været paatænkt ved Søkort-Arkivet, men da vi derved vilde blive Foregangsmænd paa dette Omraade, er Sagen stillet i Bero, indtil vi hører fra det rette Forum: Brugere af »Den danske Lods«. Lad det ske snart.

C. Bloch,
Direktør for Søkort-Arkivet.

Naar Kommandør Bloch med let Beklagelse omtaler det Fænomen, at der kun er bleven ofret den 7. Udgave af »Den danske Lods« et Par Linier i danske Fagblade, medens den i et norsk Blad har faaet en spaltelang Anmeldelse, saa er denne Tankegang selvfølgelig overmaade forstaaelig. Sagen har imidlertid en anden Side, og som det Fagblad Kommandøren sigter til, vil man ikke for tænke *Dansk Søfartstidende* i, at vi peger paa denne anden Side.

Om der i et Blad skaffes Plads til en indgaaende Anmeldelse af et Arbejde, vil i Almindelighed bero paa flere forskellige Faktorer, først og fremmest naturligvis Arbejdets Betydning og den forhaandenværende Stofmængde. Men naar det drejer sig om periodisk tilbagevendende Publikationer — til hvilken Gruppe ikke faa af Søkort-Arkivets Arbejder hører — er det givet, at Hensynet til det øvrige Bladstof maa blive det overvejende, navnlig da, naar den ny Udgave ikke adskiller sig væsentligt fra sine Forgængere. Det er netop, hvad der har været Tilfældet med den 7. Udgave af »Den danske Lods«, dens Fortale viser, at der ikke er foretaget Ændringer i den af mere indgribende Betydning — deraf det ringe Antal Linier, der er ofret paa Sagen. Forøvrigt behøver man ikke at gaa længere tilbage end til den 6. Udgave af det foreliggende Værk for ogsaa her i Bladet at finde en spaltelang Anmeldelse.

Bortset fra denne lille Uoverensstemmelse kan vi imidlertid i alt væsentligt slutte os til de Betragtninger, den ærede Indsender anfører i sin Artikel, og navnlig anser vi det for at være af den største Betydning, om der blev bragt Klarhed over det Spørgsmaal, hvorvidt det vilde være formaalstjenligt, om Bogen blev delt i en Farvandsbeskrivelse og en sammenhængende Sejladsanvisning.

For en Diskussion om dette Spørgsmaal vil *Dansk Søfartstidende* med Glæde stille den fornødne Plads til Raadighed.

Red.

Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære.

Gadesten fra Norge.

A/S. Brookes Granit Co. Ltd. af Fredrikshald benytter Certepartiformer, hvorefter Fragten skal beregnes pr. Ton »calculated as customary at port of loading«. Undersøgelser i Sager, som er forelagt Foreningen, har bragt paa det Rene, at der ikke findes nogen fast Kutyme med hensyn til Beregningen af et vist Antal Sten pr. Ton. Foreningen har faaet forelagt tre Sager for norske Sejlskibe, som har lastet Gadesten for det nævnte Kompagni for Buenos Aires. For alle tre Skibes Vedkommende paastod Befragterne, at de i Følge Kutymen var berettiget til at beregne 122½ Sten pr. Ton. Det Resultat, som herved udkom, viste tydeligt, at denne Beregningsmaade ikke var korrekt. En Gennemsnitsberegning i al Almindelighed er udelukket, fordi Lastens Dimensioner varierer for stærkt dertil. Hvad der kan være en rimelig Gennemsnitsberegning for den ene Last passer ikke for den anden, fordi Gennemsnitsdimensionerne kan være saa forskellige. Det viser sig ogsaa ved Undersøgelser, at Gennemsnitsantallet paa Stenene varierer fra 115 til 122 Sten pr. Ton. Føreren af et af de Skibe, hvis Sag er overdraget Foreningen, foranstaltede selv Vejning af næsten 100 Tons Sten; samtidig lod han Stadsvejereren i Fredrikshald udveje en Del Sten, udtaget paa forskellige Steder i Skibet. Stadsvejerens og Besættningens Vejning, som Befragterne havde faaet Opfordring til at kontrollere, gav som Resultat, at der gik gennemsnitlig 117 Sten pr. Ton. Det siger sig selv, at en Klausul som den anførte, hvorefter Vægten skal beregnes paa kutymemæssig Maade, uden at der eksisterer, og uden at der kan eksistere nogen fast Kutyme, nødvendigvis maa lede til Uenighed. Foreningen har opfordret A/S. Brookes Granit Co. til at foretage saadanne Ændringer i dets Certepartiformer, at man, saavidt mulig, i Fremtiden kan undgaa lignende Stridigheder. Det er ikke Foreningen ganske klart, hvorledes Fragtbestemmelsen burde lyde. Kan man ikke blive enig om en Lumpsum, saa maatte det vel kunne lade sig gøre, hvis Stenene, som lastes, er af nogenlunde ensartede Dimensioner, at fastsætte Fragten paa den Maade, at der udtages et vist Kvantum Sten, som vejes, og at saaledes den forefundne Vægt i Forhold til Antallet af Stenene lægges til Grund for Fragtens Beregning. At regne 122½ Gadesten pr. Ton er i al Fald ikke rigtigt eller rimeligt.

Den norske Søfartslovs § 82 og Maanedsbefragtning.

Den norske Søfartslov bestemmer i § 82, at naar der i den Havn, hvortil Skibet er bestemt, udbryder en voldsom og almenfarlig Farsot af Kolera, Gulfeber eller Pest, saa har Mandskabet, hvad enten det er forhyret for Tid eller bestemt Rejse, Ret til straks at forlange Afsked, hvis Rejsen endnu ikke er begyndt, men ellers i den første Havn, Skibet anløber, efterat Mandskabet er blevet vidende om Forholdet. Det er jo i sig selv lidet rimeligt, at Maanedsbefragteren skal have Adgang til at sende Skibet til en Havn, som falder ind under denne Bestemmelse, saaledes at Rederiet risikerer Tidstab og Ekstraomkostninger ved Forhyring af nyt Mandskab, om saadant overhovedet kan erholdes. Som Certepartierne i Almindelighed er formuleret, antager Foreningen, at Tidstabet ved, at Mandskabet benytter sin Ret efter § 82, falder ind under Tidstabsklausulen (deficiency of men or crew). Følgen er altsaa den, at naar Tidstabet overstiger 24 Timer, bliver det hele Tidstab for Rederiets Regning. Al Rimelighed taler for, at Rederne insisterer paa, at der indføres i Maanedscertepartierne en Klausul, hvorefter alle Ekstraomkostninger og alt Tidstab, som er en Følge af, at Befragterne beordrer Skibet til saadant Sted, som nævnt i den norske Søfartslovs § 82, bliver for Maanedsbefragterens Regning.

Kurs paa Fragtforsku.

I April Maaned 1910 blev der ved Sørretten i Porsgrund afsagt Dom i en Sag, der var anlagt af Foreningen, og hvor det blandt andet drejede sig om Kursen paa Fragtforskuddet. Afskiberne havde beregnet en Kurs af Kr. 18.— pr. Pund Sterling og paastod, at det var ganske almindeligt, at saadan Kurs beregnedes i Porsgrund. Nu har Foreningen en lignende Sag, hvor Afskiberne har beregnet en Kurs af Kr. 18.— pr. Pund Sterling, og hvor de gør gældende, at det er Skik og Brug blandt Trælastafskiberne i Skiensfjorden at beregne en saadan Kurs, hvilket, tilføjes der, Foreningen vil kunne faa bekræftet ved at henvende sig til Afskiberne. Foreningen nærer ikke den ringeste Tvivl om, at Afskiberne vil bekræfte dette, men det overbeviser den ikke om, at det er berettiget at beregne en saadan Kurs. I den nys omtalte Sag, som blev paadømt ved Porsgrund Sørret, udtaler Retten følgende angaaende Kursen:

»Retten finder ikke, at Indstævnte har opfyldt det meget strænge Krav paa Bevis, som maa stilles, naar han paastaar, hvad Retten ikke kender til, at der foreligger Kutyme for, at der ved Omsætning af Fragtforskuddet benyttes en Kurs af Kr. 18.— pr. Pund. De af ham fremlagte Erklæringer og Beregninger kan i saa Henseende ikke være afgørende. Dels udviser disse kun, at Vedkommende ikke har betalt mere end Kr. 18.— pr. Pund dels kun, at denne Kurs er almindelig i Skiensfjorden ved Udbetaling af Fragtforskuddet, idet de dog samtidig udviser, at højere Kurs har været betalt. Retten tør ikke gaa ud fra, at der foreligger nogen saadan almindelig Kutyme, som af Indstævnte paastaat, og dette saa meget mindre som Indstævnte selv til Trods for den paaberaabte Kutyme har udbetalt Fragtforskuddet efter en Kurs af Kr. 18.14 pr. Pund.

Foreningen kan slutte sig til, hvad Porsgrund Sørret her udtaler, idet den dog tror, den vilde have brugt noget strækere Udtryk for at tilkendegive det ganske haabløse i at ville paaberaabe sig Kutymen for den Slags Urimeligheder. Det er næsten utroligt, hvad der kan paastaaes med Hensyn til Kutymen. Det er klart, at hvis en Kutyme, som ikke er omtalt i Kontrakten, og hvorefter der skal beregnes en Kurs af Kr. 18.— pr. Pund, kan være bindende for Rederen, saa maa det ogsaa være bindende for ham, om Kursen var beregnet til Kr. 17.50 pr. Pund eller endnu mindre, og det maatte ogsaa være bindende for Rederen, om Købmændene i Skiensfjorden eller indenfor et andet Distrikt blev enige om, at de ved Udbetalinger af Fragt vilde fratække f. Eks. 5 pCt. Diskonto eller noget lignende. En Handling, som i og for sig er ulovlig eller ukontraktsmæssig, kan umulig blive mere lovlig eller kontraktsmæssig, fordi den udføres mangfoldige Gange og gennem et længere Tidsrum. Det er desværre paa mange Steder Skik og Brug at snyde Rederne paa forskellig Maade, hvad enten det nu er med Hensyn til Kursen eller i andre Retninger, men at saadant har gaaet for sig i en Række af Aar, gør ikke Stillingen bedre for dem, der gør sig skyldig i den Slags Uregelmæssigheder. At bruge Betegnelsen »Kutyme« for at undskylde saadanne Misbrug hviler paa en ganske fejlagtig Opfattelse af en Kutymes Retskraft. Det er noget, som siger sig selv, at hvor intet andet er betinget i Kontrakten, maa Omsætningen ske efter Dagens Kurs; Rederne vil kun have at betale den betingede Assurance og Kommission for Fragtforskuddet, hverken mere eller mindre, og det burde ikke være nødvendigt at opfordre Rederne og Skibsførerne til paa det kraftigste at protestere imod saadanne Uregelmæssigheder og Misbrug af Kutymevæset.

**En farlig Sammensætning af Ladning.
Huder og Hornmarv (Hornpiths).**

Foreningen er i Besiddelse af et Par Sager, der for Tiden verserer for Retten i Hamburg, men den anser det af Vigtighed allerede nu at omtale dem i sit Cirkulære. Det drejer sig om to Sejlskibe nemlig »Heimdal« af Marstal og »Balwa« af Riga, som i Efteraaret lossede en Ladning Horn og Hornmarv (Hornpiths) i Altona fra Buenos Aires. Befragtere var d'Hrr. Chr. Allgelt & Co. i Buenos

Aires og Modtager var Hr. Moritz Nordheim jr. i Hamburg. Ved Losningen konstateredes det for begge Skibes Vedkommende, at Huderne havde taget betydelig Skade ved Raaddenskab i Hornmarven. Begge Skibe blev beslaglagt af Ladningsmodtagerne, det ene for M. 22,000 det andet for M. 22,500, idet Modtageren fordrede Erstatning hos Rederne for den Lasten tilføjede Skade. Som Grund for Skibenes Erstatningspligt anførtes, at Stuvningen, der blev udført af Befragternes Slevedor, havde været mangelfuld. Foreløbig skal Foreningen bemærke, at da denne Sammensætning af Last er ganske almindelig og Huder, som bekendt, er en stor Eksportartikel fra Buenos Aires, er det i og for sig lidet sandsynligt, at de særlig sagkyndige Folk, som har besørget Stuvningen af Lasten, ikke skulde have udført denne paa fuldt tilfredsstillende Maade i Overensstemmelse med Skik og Brug for den Slags Ladning. Hvad Modtageren mener at kunne henholde sig til og derpaa begrunde Erstatningskravet mod Rederierne er, at Garneringshuderne, som siges at være Huder af en noget ringere Kvalitet, ikke overalt skulde have dækket Underlaget af Hornmarven, som var anbragt ikke alene i Bunden af Skibet og i Slagene, men ogsaa helt op langs Siderne. Kaptajnen paa »Heimdal« beskriver Stuvningen som følger:

»Med Hensyn til Stuvningen af »Heimdal«s Last bemærkes, at først er der i Bunden stuved Hornmarv samt Hjerneskalder eller Pandeskaller. Ligeledes dækkes Kølsvinet med samme, hvorpaa Hudernes Stuvning paabegyndes, saaledes at den første Hud er anbragt med Haarene nedefter, idet der paa hver Hud bliver strøet Salt og Lage. Efterhaanden som Ladningen stuves, bliver der anbragt Hornmarv mod Siderne af Skibet samt rundt Master og Støtter, mod hvilken den saakaldte Garneringshud anbringes med Haarene mod Marven. Garneringshuden anbringes saaledes, at en Tredjedel af samme lægges paa de paabegyndte stuvede Huder og derpaa stuves et c. 12 Fod højt Lag Huder med Salt og Lage, hvorefter Garneringshuden ombøjes. En ny Garneringshud bliver anbragt paa samme Maade, og dette fortsættes til Lastningen er færdig. Ligeledes bliver der ved Enderne af Master og Støtter anbragt Huder, hvilke, som forud bemærket, bliver ombøjet. Dette gøres for at holde Lagen i Forbindelse med Huderne længst mulig. Naar Ladningen er lastet bliver der lagt et c. en halv Fod højt Lag Salt over hele Ladningen. Til »Heimdal«s Ladning er brugt 65 Tons Salt, hvilket er 20 Tons Salt mere end almindelig benyttet til en lignende Ladning i Rio Grande«.

Efter hvad der meddeles Foreningen, skal det være ganske almindeligt, at Huder lastes paa denne Maade ved Anbringelse af Hornmarv som Underlag. Som man vil se, kan det være en meget farlig Sammensætning, og naar man ogsaa vil forsøge at gøre Rederne ansvarlige, fordi Sælger og Køber bliver enige om i samme Skib at afskibe Ladninger af saadan Sammensætning, saa er der al mulig Grund til at advare Rederne. Der er, som sagt, liden Grund til at tro, at Stuvningen ikke skulde have været i fuldstændig Orden, og selv om der muligvis hist og her maaske er kommen en Hud i direkte Berøring med Hornmarven, saa spiller den Skade, som derved maatte være forarsaget, sikkert ingen Rolle i Sammenligning med Skaden i sin Helhed.

Hertil kommer, at det ikke alene er Huderne, som har taget Skade gennem Raaddenskab ved Smitte fra Hornmarven, men i denne eller maaske i Huderne selv har der været Insekter, der har boret sig ind i Skibene og tilføjet disse Skade til flere Tusind Kroners Værdi.

Spanske Afgifter. — Bilbao og Coruna.

Der forelægges stadig Foreningen Sager og Spørgsmaal i Forbindelse med de spanske Afgifter. Det hænder, at Foreningen kan besvare disse Spørgsmaal, men den maa tilstaa, at Regelen er den, at det overstiger dens Kræfter at finde Rede i det Væv af Afgifter og indbyrdes divergerende Bestemmelser, som raader i de forskellige

spanske Havne, og mærkelig nok viser det sig undertiden, at det selv paa Stedet er vanskeligt at faa Rede paa, hvad der virkelig skal betales. Fremfor alt er det vanskeligt at afgøre, om Rederen eller Købmanden skal betale disse Afgifter. Fornylig var et norsk Skib befragtet af et Firma i London for at transportere en Ladning Skinner fra Bilbao til Norge, dets Certeparti indeholdt følgende Klausul:

»The merchants paying all dues and duties on the cargo and also the transport tax (Impuesto de Transporte) and the owners all other Charges«.

I Bilbao maatte der betales en Afgift paa Pts. 0.50, som i Regningerne kaldes *Impuesta para las Obras del Puerto de Bilbao*. Befragterne forangte, at Rederiet skulde betale denne Afgift, medens Foreningen paastod, at Befragterne skulde betale den. Der blev anstillet Undersøgelser i Bilbao, og det lykkedes om sider at bringe paa det rene, at nævnte Afgift blev indført ved et kgl. Dekret af 24. December 1903, hvor den beskrives paa følgende Maade:

»impot of cargo of 50 centimos of peseta pr. ton of merchandise which is exported, the product of same to be applied to the complete development of the works and services dependant on the Board of Harbour Works«.

Der er altsaa ikke nogen Tvivl om, at det forsaavidt er en Afgift paa Lasten, som den beregnes efter Kvantiteten af Lasten, men det anses som tvivlsomt, om denne Omstændighed alene er tilstrækkelig til at bringe Afgiften ind under Betegnelsen »dues and duties on the cargo«. Foreningens Advokater i London mener i alt Fald, at dette ikke er tilstrækkeligt, men at det yderligere maa kræves, at denne Afgift er knyttet til Varens Eksport eller Import. Da det ikke er Foreningen ganske klart, hvad der menes hermed, gengives nedenstaaende Advokaternes Udtalelse:

»It is always a difficult matter to ascertain what impositions made in Spanish ports come under the category of: »dues and taxes on the cargo«. We do not think, that the fact that the due was calculated on the quantity of cargo carried by the ship would of itself make it something, which the Receivers had to pay. The Courts here have rather taken the view, that clauses such as the one included in this charter (Receivers to pay all dues and taxes on the cargo in Spain) are only intended to include dues and taxes, which are levied against the cargo by reason of its import or export from the country where the charge — though assessed on the cargo loaded or discharged — is a charge against the ship for harbour expenses, then such a due is properly payable by the ship, notwithstanding this clause«.

Spørgsmaalet, om den nævnte Afgift skulde betales af Rederiet eller Ladningsejerne, blev forelagt det britiske Konsulat i Bilbao, som henvendte sig til de lokale Autoriteter, der imidlertid ikke vilde udtale sig direkte derom, men dog udtalte som deres Synspunkt, at i Følge Aanden (the spirit) i det kgl. Dekret var denne Afgift en Afgift paa Lasten, hvorhos det blev tilføjet, at dette Spørgsmaal maatte fastslaaes og i Almindelighed ogsaa blev fastslaaet ved Befragningskontrakten. Det blev sluttelig bestemt, at Sagen skulde afgøres ved Voldgift i London, og Kendelse er nylig afsagt med det Resultat, at Rederiet er bleven dømt til at betale Afgiften.

I denne Forbindelse skal Foreningen omtale, at der stadig sker Henvendelse til den fra Redere af danske Sejlskibe, hvis Skibe har bragt Trælast til *Coruna* i Spanien. Certepartierne lyder paa, at Skibene skal betale det samme Beløb af Afgifter, som de skulde have betalt for September 1896, medens det overskydende skal betales af Ladningsmodtagerne. De Afgifter, som Skibene paa dette Grundlag skal betale er følgende:

»Derechos de descarga« (Tesoro á Pts. 1.25 per 1,000 Kgs.)

»Recargo Local« (Town) á 25 pCt. af nævnte Beløb.

»Obras del puerto« (Harbour-Works) Pts. 1.25 per 1,000 Kgs.

Ialt skal der betales Pts. 2,8125 for hver 1000 Kgs. losset eller Reals 11.25, idet en Peseta svarer til 4 Reals.

Brand om Bord.

Om en Ildbrand, som har fundet Sted om Bord paa *Norddeutscher Lloyds Dampfer »Borkum«*, bringer australske Blade følgende Enkeltheder: Branden fandt Sted, medens Damperen var paa Rejse fra Bremen til Australien. Heldigvis blev Ilden opdaget saa betids, at det blev muligt at kaste 4,000 Kister Dynamit og 20 Kister Fængsats over Bord. Efter Damperens Ankomst til Adelaide berettede Kaptajnen, at Rejsen til Natal var forløbet, uden at der tildrog sig noget særligt. Den 4. Juli 1909 forlod Damperen Natal, og seks Dage senere, da man befandt sig paa 32° S. Br. og c. 54° Ø. Lgd. opdagede 1ste Maskinmester, at der var noget, som brændte om Bord. Han fandt derefter, at der trængte Røg ud fra Luge Nr. 4 og slog straks Alarm. Øjeblikkelig blev der givet Ordre til at bringe to Slinger ned i Storlasten, hvor Flammerne nu var til at se. Sprøjterne arbejdede med fuld Kraft, og enhver Ventilation blev stoppet, idet man tillige lod Damperen falde af for Vinden for at formindske Trækket. Røgen og Heden var saa stærk, at det ikke var muligt at undersøge Brandstedet, hverken ved Hjælp af en Røghjelm eller ved elektrisk Lys. Da der kunde befrygtes en Eksplosion af flere Fade Spirituosa og af 1,400 Kister Genever, som var stuvet paa Mellemdækket i Last Nr. 4, og der ogsaa var Grund til at frygte for 4,000 Kister Dynamit, som befandt sig i Last Nr. 5, raadslog Kaptajnen med sine Officerer om, hvorledes Faren bedst kunde undgaas. Man besluttede først at kaste Dynamitten over Bord. Straks gik man i Gang med dette farlige Arbejde, som blev heldigt tilendebragt i Løbet af syv Timer; imidlertid var Skod Nr. 7 og Dækket blevet varmt. Hele Natten holdt man det brændende Lastrum under fuldt Damptryk, medens Farten blev reduceret. Den 11. Juli Kl. 6.30 Em. lukkede man af for Dampen, for at undersøge om Ilden var slukket. En Luge blev aabnet lidt, medens man lod Skibet gaa langsomt frem for at mindske Trækket. Kaptajnen steg nu ned forsynet med en Røghjelm og opdagede da, at Ilden endnu rasede frygteligt. Høje Flammer og en tyk Røg steg op af Underrummets Luge. Kaptajnen beordrede straks tre Slinger til dette Sted og lod Dampen virke her. Ilden maatte altsaa være brudt ud i Underlasten. Flere brændende Koller blev nu transporteret op paa Dækket og kastet over Bord. Denne vanskelige Opgave blev udført med den største Tapperhed af Besætningen, skønt det flere Gange saa ud til, at den vilde blive overvældet af Røgen og den enorme Hede. Det saa nu ud til, at Ilden kunde anlage større Dimensioner og blive yderst farlig. Kaptajnen holdt derfor atter Raad med sine Officerer, og det blev enstemmig besluttet at styre efter den nærmeste Havn. Denne var Port Louis paa Mauritius, hvorfor Damperen satte Kurs efter den. Den 15. Juli naaede »Borkum« Port Louis, hvor Ilden snart blev slukket. Hvorledes Branden var opstaaet forblev uopklaret. Da man begyndte at kaste Ladning over Bord, befandt Damperen sig 1,600 Sm. fra Durban. Ialt blev 250 Tons Ladning kastet over Bord.

Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned.

Uddrag af »Deutsche Seewarte«s Maanedskort.

Lufttryk og Vindforhold. I Januar hersker der paa Oceanet Nord for de store Damperruter store, cykloniske Vindsystemer, ved hvis Sydrand mindre, sekundære Vindsystemer trækker Øst efter med de fremherskende vestlige Luftstrømninger og fremkalder paa Damperruterne en hurtig Vekslen af sydvestlige og nordvestlige Vinde. Anticyklonerne eller Omraader med højt Tryk ligger for det meste Syd for Damperruterne til New York; Dampertrafikken til Vestindien gennemskærer dem. Dog optræder der ikke sjældent Omraader med højt Tryk ogsaa paa 45°—70° N. Br., som da fremkalder østlige Vinde paa Ruten Kanalen—New York. Barometer-svingningerne i de nordlige Egne er meget store.

Nordgrænsen for NØ. Passaten løber i en flad Bue omtrent fra de Kanariske Øer til Florida Strædet. NØ. Passatens Sydgrænse er derimod rykket langt imod Syd: paa 30° V. Lgd. ligger den paa 3° N. Brd. (imod 5° N. Brd. i December), dog har den endnu ikke naaet sin sydligste Beliggenhed. Som det næsten altid er Tilfældet, er NØ. Passaten i Almindelighed friskere og østligereovre ved Vestindien end paa den afrikanske Side, dog optræder der netop i Januar og Februar mellem de Kanariske Øer og Kap Verde ofte en næsten helt østlig Passat med stor Vindstyrke, som da — ved højt Lufttryk over Nordafrika — blæser ud fra Sahara. Følgerne af saadanne Vejrforhold er meget diset Luft og til Tider udstrakt Støvfald. Det i høj Grad usigtbare Vejr, som saadant Støvfald medfører, har ofte givet Anledning til betydelige Søulykker. Saa snart Passaten igen antager Retningen N. eller NNØ., ophører Støvfaldet, og Luften bliver klar.

Nordgrænsen for SØ. Passaten er sammenlignet med December ligeledes rykket en Del tilbage mod Ækvator særlig paa den amerikanske Side af Oceanet.

Storme. Paa Damperruterne paa de højere Bredder er Januar i Almindelighed Aarets mest stormfulde Maaned, og stadig er det meget nær midt paa Oceanet, at Hyppigheden af (de vestlige) Storme naar deres Maksimum med 35 pCt. mellem 30°—45° V. Lgd. og 45°—50° N. Brd. Over mod den europæiske Side, hvor østlige Vinde ikke er sjældne, aftager Stormhyppigheden hurtigt. Paa den anden Side kan man Vest for 45°—50° V. Lgd. Syd for 40° N. Brd. vente mere Storm end Nord for denne Bredde, hvad der øjensynligt maa tilskrives Golfstrømmen.

Taaage. Vintermaanederne Januar og Februar er Aarets mest taagefattige Maaneder, til Dels vel af den Grund, at Golfstrømmens Vandtemperatur, der nu er betydelig lavere end om Sommeren, ikke er i saa høj Grad forskellig fra Temperaturen af de omgivende kolde Egne; navnlig skyldes det vel dog, at der hyppigere forekommer kolde NV. Vinde end fugtige, varme SV. Vinde. Kun hist og her og navnlig paa den amerikanske Side overskrides en Taagehyppighed af 10 pCt.

Is. I Almindelighed er i Januar Damperruten til og fra New York endnu næsten isfri; dog rykker Drivisen stadig længere imod Syd, saa at man fra 15. Januar maa holde sig til de sydlige Skæringspunkter for de internationale Damperruter.

Fragtmarkedet.

Som det var at vente, har Julehelligdagene udøvet deres Virkning paa Befragtningsforretningen, som gennemgaaende har været træg, men den gode Undertone i næsten alle de hjemgaaende Markeder er fuldtud opretholdt. Fra Sortehavet blev der i flere Tilfælde betalt en Kende højere Rater end sidst, delvis ogsaa fra Østen. Nordamerika og La Plata ligger saa temmelig uforandret helt igennem. Begæret fra La Plata for ganske prompt Lastning er kun ringe, men for anden Halvdel Januar og Februar er Udsigterne lovende, da den ny Høst siges at være betydelig. En Del afhænger selvfølgelig af, naar Varerne vil naa ned til Udskibningspladserne. Fra Buenos Aires betaltes 11/ à 11/3 O. C. til U. K. eller Kontinentet (— 6 d. direkte Havn) pr: prompt, 12/6 pr. 15.—31. Januar, 13/ pr. Februar, medens San Lorenzo Grænsen sluttede til 12/3 pr. prompt. Den af Sortehavspladserne, der tog mest Tonnage i den forløbne Uge, var Sulina, som betalte 9/9 N. C. 10/3 Hamburg pr. primo Januar, ligeledes 9/6 L. H. A. R., 10/ Hamburg for lidt større Baade. Fra Novorossisk eller Theodosia sluttedes en 6,000 Tons Baad pr. 15.—25. Januar til 8/6 Rotterdam direkte, medens en 4,600 Tons Baad pr. 5.—15. Januar fik 9/ »any«, 9/6 Hamburg. En 3,800 Tons Baad fra Odessa eller Nikolajeff sluttedes til 10/ N. C. med Cancelling 5. Januar. Fra Aleksandria betaltes 8/3 for Bomuldsfrø til Hull pr. December, 8/9 til Hamburg. I Østersøen er der nu ikke meget at gøre, og førend de russiske Julehelligdage er forbi, vil der næppe blive mere Liv. Der skal være ikke saa faa Laster, og Fragterne vil næppe gaa lavere end de er nu. For Korn fra Riga, Windau eller Libau er Raten i Øjeblikket 9 à 9 1/4 d. Havrebasis til London eller Rotterdam. For skaaren Last til London kan faas omkring 23/ til Tynen 21/ à 22/. Kulfragterne til Middelhavet er ikke undergaaet nogen Forandringer, men tenderer nærmest fastere. Til Østersøen er Ordre knappe i Øjeblikket, men der ventes et bedre Begær senere. De skotske »holidays« i Begyndelsen af næste Maaned maa ogsaa først overstaas inden normale Forhold indtræder. Blandt de sidste Afslutninger nævner vi: Tyne eller Blyth 3/6 Aarhus (2,800), 4/3 Kjøbenhavn (1,100), 4/6 Stockholm (1,700), 4/6 Esbjerg (800), 5/3 Lissabon (1,750), 6/7 1/2 à 6/9 Genua, 6/6 Neapel. Forthet betalte 4/6 Aabenraa (1,400), 4/6 Odense (1,100), 7/ Livorno (2,000), 8/ Venedig (2,200). Fra Cardiff blev der sluttet til 3/9 Antwerpen (2,000), 5/3 Lissabon (2,200—2,700), Frs. 7 à 7 1/4 Algier, 7 1/2 Marseille, 7/6 Barcelona (2,000), 6/6 Neapel, 8/6 Colombo, 11/ Bombay, 7/ à 7/3 Las Palmas, 13/ à 13/9 River Plate.

Fragtmarkedet for Sejlere:

Med Hensyn til de mindre Skibe har det nu ved Helligdagene været ret sparsomt baade med Tilbud af Skibe saavel som med Tilbud af Ladninger. Fra Königsberg sluttedes der for Oljekager 7 M., Colberg Rug 6 M., Rostock Havre 6 M.: Udsigt til nogen væsentlig Forandring er der just ikke i Øjeblikket. Heller ikke for Danmarks Vedkommende er det særligt livligt; Provinserne noterer næsten intel, og fra Kjøbenhavn sluttedes for Hvede til Assens 17 1/2 Øre, Odense 17 Øre, Aalborg 15 Øre, Svendborg 11 Øre, og der noteres et Par enkelte Ladninger til svenske Havne derfra.

Fra Sø og Land.

Brutalitet paa Søen. En Korrespondent til »Shipp. Gaz.« skriver fra Sydney til Bladet, at det har vakt almindelig Indignation paa New Zealand, at en ung norsk Matros, efter hvad der fortælles, skal være blevet underkastet en brutal Behandling om Bord i et tysk Skib »Matha Bockhahn«. Det er godtgjort, at Matrosen er

deserteret ved Westport, men blev arresteret, hvorefter det lykkedes ham at flygte fra Fængslet. Han blev dog atter fanget og stillet for Retten. Her erklærede han, at han hellere vilde tage seks Maaneders Fængsel end vende tilbage til Skibet. Den offentlige Anklager meddelte ved denne Lejlighed, at Manden, medens Skibet laa i Westport, i Følge Meddelelse fra en Tolddembedsmand, var blevet holdt lænket i tre Dogn i en Svinesti. Han var ogsaa blevet hejst op ved Benene og blevet hængende i denne Stilling, indtil hans Ansigt blev sort. Retten dømte Manden til fem Ugers Fængsel, til hvilken Tid Skibet vilde være aisejlet, og gav Ordre til, at Sagen skulde indberettes til den norske og tyske Konsul.

Alderdomsunderstøttelsen i Danmark. Den 31. Marts 1909 var det samlede Antal Personer, der fik Alderdomsunderstøttelse, lidt over 74,000. Af disse var 16,000 Familieforsørgere, 39,000 enlige Personer og 19,000 Bipersoner (Hustruer og Børn).

Godt hvert fjerde Menneske over 60 Aar faar nu Alderdomsunderstøttelse. Forholdsvis flest alderdomsunderstøttede er der i Provinsbyerne, idet her en Tredjedel af de gamle over 60 Aar faar Alderdomsunderstøttelse. Derefter følger Kjøbenhavn (mellem en Fjerdedel og en Tredjedel), Landdistrikterne (en Fjerdedel) og endelig Frederiksberg (en Femtedel).

Den gennemsnitlige Understøttelse udgjorde i 1908—09 183 Kr. pr. understøttet Hovedperson, hvilket vil sige en Opgang siden Aaret forud paa 13 Kr. Størst er den gennemsnitlige Understøttelse i Kjøbenhavn og paa Frederiksberg (237 Kr.), derefter følger Provinsbyerne (207 Kr.), medens Sognekommunerne staar med det laveste Gennemsnitsbeløb (150 Kr.).

Den samlede Udgift til Alderdomsunderstøttelsen (hvoraf Kommunerne udrede Halvdelen og Staten Halvdelen) beløb sig i 1908—09 til 9¼ Mill. Kr. mod 8½ Mill. Kr. i 1907—08.

(Statistiske Efterretninger.)

Sørøveri i St. Petersborg Havn. I nogle Landsbyer i St. Petersborgs Omegn synes Sørøveri at udgøre en ligefrem Indtægtskilde for Beboerne, skriver »Das Schiff«. Bønderne begiver sig om Natten ind i Sekanalen paa en hel Flotille af smaa Baade, efter at de først om Aftenen har gjort sig bekendt med Forholdene i Havnen. Kampen imod disse snu og altid godt orienterede Sørøvere er meget vanskelig. Først fornylig har Petersborgs Børskomite besluttet at gribe til virksomme Forholdsregler imod dette Røverpak. I den Anledning er der blevet anskaffet en Motorbaad, som er blevet bemanded med bevåbnede Vagtere. Dag og Nat færdes nu denne Baad i Havnen og holder nøje Øje med ethvert mistænkeligt Fartøj. Allerede i Løbet af de første Par Dage blev der anholdt tyve Baade, af hvilke nogle var belastet med stjaalne Varer.

Havarier og Forlis.

Johanne, tomastet Kuf af Aalborg, tærnede den 19. ds. mod Pontonbroen ved Aalborg og blev læk i Vandlinien; Skibet sank kort efter, og Besætningen, to Mand, blev reddet af en Baad fra et svensk Fartøj.

Minnie, Dpsk. af West Hartlepool, kom den 21. ds. paa Rejsen fra Riga til England med en Ladning Props paa Grund ved Saltholm. Svitser assisterede Skibet flot, hvorefter det er afgaaet til Dykkerundersøgelse.

Hundborg, Dpsk. af Kjøbenhavn, har paa Rejsen fra La Rochelle til Bayonne, for dér at laste til Stettin, faaet en Del Maskinskade, som repareres i Bayonne, før Rejsen fortsættes til Bestemelsesstedet.

Baltzar v. Platen, Dpsk. af Helsingborg, kom den 24. ds. for Udgaende fra Ronne paa Grund. Skibet, der var bestemt til Libau i Ballast, blev læk i Agter- og Maskinrum. Svitser assisterer.

Jon Forseti, Dpsk., er i Følge Telegram fra Island indkommet til Patrecksfjord med Tab af Rør.

L. H. Carl, Dpsk. af Kjøbenhavn, har i Sortehavet været i Kollision med en russisk Isbryder. Skibet er indkommet til Nicolajeff.

Venus, Skonnert af Marstal, kom den 24. ds. paa Rejsen fra Alloo til Hjemstedet med en Ladning Kul paa Grund paa Lindholmen ved Nyborg, men kom snart efter atter flot og fortsatte til Bestemelsesstedet, tilsyneladende ubeskadiget.

Skibefterretninger.

Dampskibe.

Det forenede Dampskibsselskab. Adolph Andersen, Schubert, ank. Pillau 25./12. — Alexandra, Nielsen, ank. Antwerpen 12./12. — Algarve, Borries, pass. Gibraltar 27./12. for Marseille. — Anglo Dane, Wiencke, ank. hertil 24./12. — A. N. Hansen, Kruse, ank. Dunkerque 23./12. — Antwerpen, Steffens, pass. Holtenua 28./12. for Antwerpen. — Arkansas, Petersen, afg. Kristiania 20./12. til Boston. — Arno, Gjerløff, ank. Catania 27./12.

— Aurora, Fischer, afg. Riga 27./12. til Antwerpen. — Baron Stjernblad, Therkildsen, ank. Dunkerque 25./12. — Beira, Lunge, afg. Lissabon 21./12. hertil. — C. F. Tietgen, Thomsen, ank. hertil 14./12. — Chr. Broberg, Mortensen, afg. Tarragona 27./12. til Denia. — Christian IX, Holm, ank. hertil 25./12. — Dagmar, Bøgvad, pass. Brunsbüttel 25./12. for Antwerpen. — Douro, Søberg, dokker. — Esbjerg, Strufve, ank. hertil 26./12. — Florida, Andersen, ank. Buenos Aires 19./11. — Frederik, Nellemann, ank. hertil 28./12. — Garonne, Kromann, ank. hertil 24./12. — Georgios I, Sørensen, ank. hertil 22./12. — Hellig Olav, Holst, ank. hertil 20./12. — Hengest, Munck, afg. herfra 27./12. til Riga. — Hjelm, Kyllsbeck, ank. Danzig 23./12. — J. C. Jacobsen, Petersen, pass. Gibraltar 24./12. for Genua. — Jolantha, Simonsen, ank. Antwerpen 27./12. — Kasan, Mikkelsen, ank. Libau 24./12. — Kiew, Jørgensen, afg. Antwerpen 25./12. hertil. — Kursk, Gommesen, ank. Bordeaux 26./12. — Leopold II, Christensen, pass. Brunsbüttel 27./12. for Hull. — Loire, Craignour, pass. Holtenua 26./12. for Rochefort. — Louise, Larsen, ank. Cuxhafen 22./12. — Louisiana, Ørsted, ank. hertil 14./12. — L. P. Holmblad, Svane, ank. Riga 20./12. — Morsøe, Sørensen, ank. Lissabon 24./12. — Moskø, Jon Jousen, ank. London 27./12. — Nicolai II, Jørgensen, afg. Konstantinopel 27./12. — Nordjylland, Jacobsen, ank. Riga 26./12. — O. B. Suhr, Jacobsen, ank. Havre 23./12. — Omsk, Harder, ank. hertil 28./12. — Oscar II, Hempel, ank. hertil 8./12. — Pennsylvania, Lissner, ank. hertil 23./12. — Perm, Gotthardt, pass. Brunsbüttel 26./12. for London. — Pregel, Iversen, afg. herfra 27./12. til Bordeaux. — Saga, Wiberg, ank. Antwerpen 23./12. — Seine, Damp, ank. Bordeaux 21./12. — Texas, Clauson Kaas, ank. Kristiania 22./12. — Thyra, Tramp, afg. Bergen 27./12. Nord paa. — Tyr, Thaning, afg. herfra 27./12. til Windau. — United States, Gatsche, ank. New York 20./12. — Viking, Meyer, ank. hertil 25./12. — Hans Gude, afg. Stettin 23./12. til Manchester. — Karin, ank. Stettin 21./12.

Heimdal. Helga, Vaaben Hansen, ank. Swansea 22./12. — Martha, Christensen, afg. Burntisland 24./12. — Elna, Rathje, afg. Aguilas 20./12. — Therese, Pedersen, afg. Taiport 27./12. — Simone, Terkildsen, afg. Granville 27./12. — Jeanne, Olsen, afg. Aberdeen 27./12. — Vera, Larsen, afg. Swansea 22./12. — Daisy, Lagesen, ank. Tunis 26./12. — Anine, Leth, afg. Bona 24./12. — Kamma, Løffler, afg. Tyne Dock 21./12.

Østasiatiske Kompagni. Bintang, Juel-Hansen, ank. Genoa 25./12. — Samui, de Fine Licht, afg. Penang 13./12. til Port Said. — Pangan, Gabe, ank. Bangkok 24./12. — Clumpon, Hansen-Raun, ank. Port Said 23./12. — Bandon, Thomsen, ank. Norresundby 23./12. — Siam, Knudsen, afg. Shanghai 26./12. til Yokohama. — Indien, Jensen, pass. Perim 15./12. — Trauquebar, van Deurs, ank. Göteborg 27./12. — Cathay, Kruse, afg. Marseilles 24./12. til Dartmouth.

Vestindisk Afdeling. St. Jan, Ingemann, afg. Portland 17./12. til St. Thomas. — St. Thomas, Hansen, ank. Kjøbenhavn 25./12. — St. Croix, Kall, afg. Paramaribo 24./12. til St. Thomas.

Æro. Energi, Jensen, ank. Hull 23./12.

Vesterhavet. Nancy, Th. Nielsen, ank. Terneuzen 22./12. — Nautik, N. Nielsen, pass. Gibraltar 24./12. for Valencia. — Nexos, Basse, pass. Helsingør 21./12. for Sevilla. — Ellen, Hansen, ank. Penarth 23./12. — Fylla, Christensen, ank. Nystad 22./12. — Gerda, Iversen, afg. Mariager 22./12. til Åsbacka. — Hebe, Greersen, ank. La Calera 23./12. — Inger, Schiff, ank. Esbjerg 22./12. — Johanne, Thøgersen, ank. Nakskov 21./12. — Karla, K. M. Nielsen, pass. Hook of Holland 23./12. for Teignmouth. — Laura, Pedersen, ank. Methil 23./12. — Cito, Jepsen, afg. Danzig 23./12. til Nantes. — Bodil, Skou, afg. Rotterdam 23./12. til Granton. — Dagmar, Mathiasen, pass. Helsingør 21./12. for Riga. — Nerma, Mikkelsen, ank. Nantes 19./12. — Marie, Jessen, pass. Portland 24./12. for Hamburg. — Nora, Larsen, afg. Dunkerque 23./12. til Goole.

Torm. Sara, Jensen, ank. Dunkerque 22./12. — Helene, Sørensen, afg. Leith 26./12. — Sjælland, Dam, ank. Methil 25./12. — Agnete, Hansen, ank. London 23./12. — Hermia, Sonnichsen, afg. Riga 26./12. — Alice, Schultz, ank. Faaborg 25./12. — Ragnhild, Mathiasen, afg. Methil 29./12. — Valborg, Hansen, afg. Riga 24./12. — Estrid, Troest, ank. Riga 27./12. — Gunhild, Hansen, afg. Gjedser 27./12.

Det dansk-russiske Dampskibsselskab. Alexander Shukoff, Brandt, ank. Kiel 20./12. — Johan Siem, Nielsen, ank. Riga 25./12. — Pawel Andrejoff, Tannebek, ank. Riga 22./12. — Harald Klitgaard, Rasmussen, ank. Grangemouth 21./12. — Russ, Petersen, ank. Colastine 26./12. — Wladimir Sawin, Carstensen, ank. Wismar 23./12. — Excellence Pleske, Rasmussen, ank. Rotterdam 22./12. — Michail Ontchoukoff, Harboe, afg. Blyth 24./12. til Pensacola. — Generalkonsul Pallisen, Christensen, pass. Hook of Holland 25./12. for Bergen. — Wladimir Reitz, Olsen, afg. Cardiff 14./12. til Colastine. — Helmer Mørch, Thorsøe, ank. Korsør 22./12. — Newa, Dahl, ank. Buenos Aires 23./12.

(Fortsættes Side 311.)

2878. Vrag, Race Bank S. England. Damperen »Blackburn« er sunket for Race Bank, c. 2, Sm S. 35° V. fra South Race Tønde. Vraget er afmærket med Vragtønde og Vragfyrslib. South Race Tønde: 53° 8', N. Br. 0° 56' Ø. Lgd.

IV. Kanalen, Vestkyst af England og Skotland, Irland.

2879. Vrag borttaget. Havre. Frankrig. Vraget af Sluppen »Marie-Eugénie« ved Havre er borttaget og Afmærkningen inddraget. 49° 29' 3" N. Br. 0° 5' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2375. Kjøbenhavn 1910).

V. Atlanterhavet, undtagen Syd-Amerikas Ø.-Kyst.

2880. Vrag, Ile de Ré. Frankrig. Prammen »Armorique« er sunken paa 31 m Vand ud for Indløbet til Pertuis d'Antioche, c. 18 Sm N. 55° V. fra Chas-siron Fyr og S. 78° V. fra Les Balaines Pynt paa Ile de Ré. Vraget kan være farligt for Skibsfarten. 46° 13' N. Br. 1° 45' V. Lgd.

2881. Fyr tændes. Juliard Baake. Coureaux d'Oleron. I 1911 tændes paa Juliard Baake, paa NØ-Enden af Juliard Grund ved det N.-lige Indløb til Coureaux d'Oleron V.-lige Løb, et Fyr med En-Formørkelser hver 6 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 2 Sek. Fyret viser grønt Lys fra S. 24° Ø. gennem S. og V. til N. 33° V., hvidt Lys over Resten af Horisonten. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 13 Sm for hvidt og 7 Sm for grønt Lys. 21 m højt, rødt Taarn. Fyret kan brænde til Forsøg inden Tændingen. 45° 54' 7" N. Br. 1° 9' 30" V. Lgd.

2882. Taagesignal til Forsøg. Dias Spitze. Lüderitzbucht. Tysk SV.-Afrika. Paa Kreuzfelsen, 486 m N. 74° V. fra det ny Fyr paa Dias Spitze, er til Forsøg oprettet en Taagesignal-Station, der giver Taagesignal med Horn, Et-Stød hver 20 Sek., Stød 5 Sek., Pause 15 Sek. 26° 38' 14" S. Br. 15° 5' 56" Ø. Lgd.

2883. Taagesignal forandret. Port Nolloth. Owen Island. Afrika. Ved Port Nolloth gives nu fra Solopgang til Solnedgang Taagesignal med Et-Knald hver 15 Minutter. 29° 16' S. Br. 16° 52' Ø. Lgd.

2884. Fyr tændes. S. Mathews. Ilha Terceira. Azorerne. Den 1ste Januar 1911 tændes ved S. Mathews Havn, paa S.-Kysten af Ilha Terceira, et rødt, fast Fiskerfyr, der lyser fra S. 63½° Ø. gennem S. til S. 71° V. Synsvide: 2, Sm. 38° 38' 57" N. Br. 27° 16' 50" V. Lgd. (Kort Nr. 91).

2885. Fyr flyttet og forandret. Money Point. Cape North. Island NØ.-Kyst. Ved Skibslartens Begyndelse i 1911 tændes paa Money Point, Cape Breton Island NØ.-Pynt, et hvidt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 5 Sek. Fyret lyser fra N. 19° V. gennem N. og Ø. til S. 1° Ø. Flammens Højde: 33 m. Synsvide: 16 Sm. Rødt, rundt, 15 m højt Taarn, der staar c. ⅔ Sm N. 14° V. fra det gamle Fyr, der samtidig nedlægges. 47° 2' 10" N. Br. 60° 23' 30" V. Lgd.

2886. Lystønder ombyttet til Forsøg. Halifax Harbour. Nova Scotia SØ.-Kyst. Følgende Lystønder ved Halifax Harbour er ombyttet til Forsøg: Neverfail Shoal Lystønde med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. 44° 33' N. Br. 63° 31' V. Lgd. Thruoncap Shoal Lystønde og Klokketønde med en Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 5 Sek., Blink 1 Sek., Mørke 4 Sek. 44° 33' N. Br. 63° 30' V. Lgd. Middle Ground Lystønde med en Lystønde, der viser hvidt To-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0,5 Sek., Mørke 3 Sek. 44° 36' N. Br. 63° 33' V. Lgd. Disse Tønder vil ligge ude til Slutningen af 1911. Søfolk anmodes om at indsende Udtalelse om en Sammenligning mellem de gamle og de ny Tønder til Department of Marine and Fisheries, Ottawa.

2887. Lystønde ombyttet til Forsøg. Lunenburg Bay. Nova Scotia SØ.-Kyst. I Lunenburg Bay er Lys- og Klokketønden S. for East Point Ledge ombyttet med

Efterretninger for Søfarende.

Meddelt af det kgl. Søkort-Arkiv.

»Efterretninger for Søfarende« omfatter Evropa, Nord-Amerikas Ø.-Kyst, Syd-Amerika, Afrika samt Asiens S- og Ø.-Kyst.

Længden angives fra Greenwich Meridian. De danske Fyrs Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm), Kabellængder (Kbl) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra disse.

Bemærkning om Indholdet bør tilføres Kort, Fyr-Portegnelse og Beskrivelser.

A.

De danske Farvande, Færøerne, Island og Grønland.

2855. Bestemmelser for Farvandslodning. Marineministeriet meddeler, at de nuværende midlertidige Bestemmelser for Farvandslodning i den nærmeste Tid vil blive afløst af nye, men forbliver indtil da gældende uforandrede som hidtil. (Danske Lods, 7de Udgave, Side 28). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 34. Kjøbenhavn 1910).

2856. Dybde. Gaasholm-Løb. Thybøen-Kanal. Nordøen. Dybden i Gaasholm-Løb er nu 3, m. 56° 42' N. Br. 8° 16' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1. Kjøbenhavn 1910).

2857. Advarsel. Tidsvilde. Sjælland N. Kattegat. Den 11te og 13de Januar 1911 mellem Kl. 9 Fm. og Kl. 5 Em. foretages Sprængningsforsøg paa Skydepladsen i Tidsvilde-Hegn. Saa længe Forsøgene varer, hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa Skydepladsens Flagstang og man advares mod i den Tid at komme inden for 1 Sm fra Kysten ud for Tidsvilde-Hegn. Tidsvilde-Hegn: 56° 3' N. Br. 12° 3' Ø. Lgd.

2858. Fyr tændes. Mellemfort. Kjøbenhavn. Sundet. Den 15de Januar 1911 tændes en hvid, fast Lanterne paa den V.-lige Havnemole ved Mellemfort, den lyser fra S. 60° Ø. gennem S. og V. til N. Flammens Højde: 2,3 m. Graa, I m høj Pæl. Brændetid: 15de November—15de Februar, før Midnat og efter Kl. 7 Fm. 55° 41' (12") N. Br. 12° 37' (53") Ø. Lgd. (Kort Nr. 126, 182, 210 og 229. Danske Lods, 7de Udgave, Side 299. Fyr-Port. Nr. 219 A).

2859. Fyr flyttet. Nysted. Laaland S. Østersøen. Nysted Fyr er flyttet til Skanseløge. Det er et hvidt, fast Fyr, der lyser kraftigt fra c. S. til c. S. 5° V. Lysstyrken aftager hurtigt til begge Sider. Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 6 Sm. 6 m høj Baake med Lanternehus. Spejlsapparat af 6te Orden. Brændetid: 16de August—15de November. 54° 39' (14") N. Br. 11° 44' (02") Ø. Lgd. (Kort Nr. 103, 157 og 235. Danske Lods, 7de Udgave, Side 427. Havne-Lods, Side 106. Fyr-Port. Nr. 332). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1882. Kjøbenhavn 1910).

2860. Fyr tændes. Hellehavns-Nakke. Møen NØ.-Kyst. Østersøen. Den 8de Januar 1911 tændes Hellehavns-Nakke Vinkelfyr, der viser To-Blink hver 15 Sek., Blink c. 1,5 Sek., Mørke c. 2 Sek., Blink c. 1,5 Sek., Mørke c. 10 Sek., det viser grønt Lys fra c. N. 40° V. til N. 16° V., hvidt Lys fra N. 16° V. gennem N. og Ø. til S. 80° Ø., rødt Lys fra S. 80° Ø. til c. S. 40° Ø. 55° 0' 24" N. Br. 12° 31' 34" Ø. Lgd.

Fyret kan brænde til Forsøg forinden Tændingen. (Kort Nr. 139, 157 og 160. Danske Lods, 7de Udgave, Side 430 og 436. Fyr-Port. Nr. 350 A). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1910).

2861. Fyr tændes. Limfjorden. Den 8de Januar 1911 tændes i Limfjorden følgende Fyr:

Glyngøre Vinkelfyr, der er et Fyr med Bn-Formkølsler hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek., det viser grønt Lys fra e. S. 21° V. til S. 25° V., hvidt Lys fra S. 25° V. til S. 30° V., rødt Lys fra S. 30° V. til N. 63° V., grønt Lys fra N. 63° V. til N. 26° Ø. hvidt Lys fra N. 26° Ø. til N. 30° Ø., rødt Lys fra N. 30° Ø. til e. N. 42° Ø. I Overgangen mellem rødt og grønt Lys viser Fyret et hvidligt Lys. Paa Grund af et Uheld med det til Fyret hestemle Linseapparat af 4de Orden, anvendes foreløbig et Linseapparat af 5de Orden. Lyseoven er derfor 12 Sm for hvidt Lys, 10 Sm for rødt og 8 Sm for grønt Lys. 56° 45' 52" N. Br. 8° 51' 59" Ø. Lgd.

Vodstrup Vinkelfyr, der er et Fyr med To-Formkølsler hver 10 Sek., Lys e. 4, 3 Sek., Mørke e. 2 Sek., Lys e. 1, 2 Sek., Mørke e. 2 Sek., det viser grønt Lys fra e. N. 27° Ø. til N. 30½° Ø., rødt Lys fra N. 30½° Ø. til N. 32¾° Ø., grønt Lys fra N. 32¾° Ø. til N. 44° Ø., hvidt Lys fra N. 44° Ø. til N. 45½° Ø., rødt Lys fra N. 45½° Ø. til e. N. 51° Ø. I Overgangen mellem rødt og grønt Lys viser Fyret et hvidligt Lys. 56° 48' 26" N. Br. 8° 52' 33" Ø. Lgd.

Fur Vinkelfyr, der er et Fyr med Bn-Formkølsler hver 5 Sek., Lys e. 3 Sek., Mørke e. 2 Sek., det viser grønt Lys fra e. N. 18° V. til N. 15½° V. rødt Lys fra N. 15½° V. til N. 12½° V., grønt Lys fra N. 12½° V. til N. 28° Ø. hvidt Lys fra N. 28° Ø. til N. 34° Ø., rødt Lys fra N. 34° Ø. til e. N. 42° Ø. I Overgangen mellem rødt og grønt Lys viser Fyret et hvidligt Lys. 56° 50' 19" N. Br. 8° 58' 39" Ø. Lgd.

Fyrene kan brænde til Forsøg forinden Tændingen. (Kort Nr. 158. Danske Løds, 7de Udgave, Side 478, 479 og 480. Fyr-Fort. Nr. 398 A, 403 A og 403 B). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1494. Kjøbenhavn 1910).

B.

I. Østersøen, Sundet og Lille Bælt.

2862. Grund fundet. Skausunde Fyr N. Gotland. Sverig. I Skausunde Fyrs N-lige hvide Vinkel, der leder mellem Skarinkausgrundet og Gotlands Kyst er fundet Grunde med 4 å 5 m Vand. Lyvinklen bør ikke benyttes af Skibe, der stikker over 3, m. Skausunde Fyr: 57° 26' 33" N. Br. 18° 7' 32" Ø. Lgd.

2863. Fyr og Taagesignal forandres. »Kopparstenarne« Fyrskib. I For-aaret 1911 ombyttes Fyrskib Nr. 23 »Kopparstenarne« med Fyrskib Nr. 6 »Kopparstenarne«, der skal vise to hvide, faste Fyr. Flammens Højde: 12 m. Fyrskibet er rødt med 2 Master med Kugle paa Toppen. Taagesignal gives med Sirene, Tre-Sted hver 1 Minut. Stød 7 Sek., Pause 6 Sek., Stød 7 Sek., Pause 4 Sek., Stød 3 Sek., Pause 33 Sek. 58° 35' 15" N. Br. 19° 9' 15" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205).

2864. Fyr forandret. Grankubben. Södertälje. Grankubben Fyr er nu for- andret. Lyvinklerne er uforandrede, men der er indsat en hvid Lyvinkel, der lyser fra S. 24° V. gennem V. til N. 53° V. 58° 47' 58" N. Br. 17° 45' 10" Ø. Lgd. (Kort Nr. 205). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2758. Kjøbenhavn 1909).

2865. Inddragning af Fyrskibet »Svenska Björnen«. Saaframt Istorholdene tillader det, indtages Fyrskibet »Svenska Björnen« først den 15de Januar 1911. 59° 34' 56" N. Br. 19° 47' 50" Ø. Lgd.

2866. Fyr og Taagesignal forandres. »Grundkallen« Fyrskib. Bottniske Bugt. Saaframt Istorholdene tillader det, indtages Fyrskib Nr. 6 »Grundkallen« først den 15de Januar 1911. Det bliver i Foråret 1911 ombyttet med Fyrskib Nr. 23. »Grundkallen«, der viser hvidt To-Blink og rødt Et-Blink hver 30 Sek., hvidt Blink e. 1, 2 Sek., Mørke e. 4, 3 Sek., hvidt Blink e. 1, 2 Sek., Mørke e. 4, 3 Sek., rødt Blink e. 1, 2 Sek., Mørke e. 16, 2 Sek. Rødt Fyrskib med rødt Fyr-taarn og 1 Mast med Kugle paa Toppen. Flammens Højde: 11 m. Taagesignal

gives med Sirene, Tre-Sted hver 1 Minut, Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Stød 5 Sek., Pause 5 Sek., Stød 5 Sek., Pause 35 Sek. 60° 29' 57" N. Br. 18° 54' 25" Ø. Lgd.

2867. Inddragning af Fyrskibet »Västra Banken«. Bottniske Bugt. Saa-framt Istorholdene tillader det, indtages Fyrskibet »Västra Banken« først den 10. Januar 1911. 60° 53' 48" N. Br. 17° 55' 10" Ø. Lgd.

2868. Fyr tændt. Rixhöft. Tyskland. Rixhöft ny Fyr er tændt og Lan-temen paa det gamle Fyr er nedtaget. 54° 49' 54" N. Br. 18° 20' 29" Ø. Lgd. (Kort Nr. 206). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2642. Kjøbenhavn 1910).

II. Kattegat og Skagerrak.

2869. Fyr forandret. Vitten. Göteborg Skærgaard. Sverig. Den hvide Lyvinkel i Vitten Fyr lyser nu fra N. 78° V. til N. 63° V. og leder fri af Grun- den ved Vingø Ungar. I øvrigt er Fyret uforandret. 57° 38' 12" N. Br. 11° 37' 22" Ø. Lgd. (Kort Nr. 186, 211 og 236. Danske Løds, 7de Udgave, Side 245). (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2764. Kjøbenhavn 1910).

III. Nordssøen, Nordhavet og Hvide Hav.

2870. Oplysning om Fyr. Fvingsø. Norge. Lyvinklerne i Hvidingsø Fyr er bortfaldet. Fyret viser Fire-Lyn hver 20 Sek. Horisonten rundt. 59° 37' 40" N. Br. 5° 24' 20" Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 1504. Kjøbenhavn 1910).

2871. Vrag borttaget. Altona. Elken. Tyskland. Vraget af Dampren »Ornik« ved Altona er borttaget. 53° 32' 5" N. Br. 9° 56' 5" Ø. Lgd. (Se »Efter- retninger for Søfarende« Nr. 2767. Kjøbenhavn 1910).

2872. Fyr forandret. Harriessand. Weser. Harriessand Forlyr er nu for- andret til et hvidt Fyr med Bn-Formkølsler hver 5 Sek., Lys 4 Sek., Mørke 1 Sek. 53° 19' N. Br. 8° 30' Ø. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2769. Kjøbenhavn 1910).

2873. Vrags Belligenhed. Borkum N. Vraget af Dampren »Emma«, N. for Junster Riff, ligger paa 53° 42' 36" N. Br. 6° 45' 24" Ø. Lgd. Vragtønden, der ligger e. 150 m N. for Vraget, har N-lig Topbetegnelse. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 385. Kjøbenhavn 1910).

2874. Ledelyr flyttes og forandres. Stortemelk. Viheland. Holland. I den sidste Halvdel af December 1910 flyttes og forandres Stortemelk Ledelyr til For- søg. Forlyret bliver et hvidt Fyr med Bn-Formkølsler hver 5 Sek., Lys 3, 2 Sek., Mørke 1, 2 Sek., det kommer til at staa e. 100 m S. fra Fyret paa Buitenduin. 53° 18' 27" N. Br. 5° 5' 4" Ø. Lgd. Bagfyret bliver et hvidt, fast Fyr. 88° 0' m S. 50° Ø. fra Forlyret.

2875. Tårne ombyttet. Vaarwater van Hoofdiplaat. Scheide. I Vaarwater van Hoofdiplaat er den røde og sort vandret stribede Kugletårne med Diamant Br til Forsøg ombyttet med en rød og sort vandret stribet Lys- og Fløjteårne, der viser rødt Lys med Bn-Formkølsler hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 24' 2" N. Br. 3° 33' 6" Ø. Lgd.

2876. Tårne midlertidig ombyttet med Lystønde. Palingplaat. Antwerpen. Schelde. Belgien. Spidstønde Nr. 60 ved Palingplaat er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Lys med Bn-Formkølsler hver 10 Sek., Lys 7 Sek., Mørke 3 Sek. 51° 13' 58" N. Br. 3° 28' 59" Ø. Lgd.

2877. Altmærkning. Galais Haven. Frankrig. For at almærke Borttagelsen af en Møle i Galais Haven er der ved Arbejdsstedet nldagt Sømærker med rød Top- betegnelse, om Natten vises grønt, fast Lys fra disse. Man skal holde sig mindst 15 m fra Stedet. 50° 58' N. Br. 1° 50' Ø. Lgd.

en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt To-Lyn hver 5 Sek., Lyn 0., Sek., Mørke 1 Sek., Lyn 0., Sek., Mørke 3 Sek., 44° 20' N. Br. 64° 11' V. Lgd. Tønden vil til Forsøg ligge ude til Slutningen af 1911. Søfolk anmodes om, at indsende Udtalelse om en Sammenligning mellem de gamle og de ny Tønder til Department of Marine and Fisheries, Ottawa.

2888. Fyr nedlagt. Miramichi River, New Brunswick. Fyret paa Broen over Miramichi River NV-lige Arm, c. $\frac{3}{4}$ Sm V. for Beauhère Point, er nedlagt. 46° 58' 11" N. Br. 65° 35' 39" V. Lgd.

2889. Baake opført. Tønde inddraget. Foreneite States i Nord-Amerika. Paa Folly Island, Cape Porpoise Harbor, er opført en hvid, 17 m høj Baake S. 50° V. fra Goat Island Fyr og S. 20° Ø. fra Bickfords Island venstre kant, samtidig er Goat Island Point Tønde 4 permanent inddraget. Folly Island: 43° 21' 20" N. Br. 70° 25' 45" V. Lgd.

2890. Fyr forandret. Block Island N-lige Fyr. Rhode Island. Block Island N-lige Fyr viser nu hvidt Lys med Tre-Formkølsler hver 15. Sek., Lys 5 Sek., Mørke 1. Sek., Lys 2 Sek., Mørke 1. Sek., Mørke 1. Sek., 41° 13' 40" N. Br. 71° 34' 35" V. Lgd. (Se »Efterretninger for Søfarende« Nr. 2386, Kjøbenhavn 1910).

2891. Fyr forandret. Salem Creek. New Jersey. Delaware River. Salem Creek røde, faste Fyr er forandret til et hvidt Lynfyr, der viser Et-Lyn hver 3 Sek., Lyn 0., Sek., Mørke 2. Sek. Samtidig er Lysevnen forstærket. 39° 34' 17" N. Br. 75° 31' 7" V. Lgd.

2892. »Tail of the Horseshoe« Fyrskib midlertidigt ombyttet. Chesapeake Bay. »Tail of the Horseshoe« Fyrskib Nr. 46 er midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib Nr. 2. Fyr uforandret, Taagesignal gives kun ved Kløkke med Haandkraft. 36° 58' 36" N. Br. 76° 2' 30" V. Lgd.

2893. Afmærkning forandret. Main Channel. St. Helena Sound. South Carolina. I St. Helena Sound er foretaget følgende Forandringer: Lodret stråbet Stumpetønde Sea Buoy, St. H., er flyttet c. 1 Sm S. 19½° V. i og ligger nu i 8. Vand N. 70½° Ø. fra Fripps Island venstre Kant og S. 14° Ø. fra Edisto Island venstre Kant. Lodret stråbet Stumpetønde Bar Buoy er flyttet 0. Sm N. 31° V. i og ligger nu i 6. Vand N. 87½° Ø. fra Hunting Island Fyr og S. ½° Ø. fra Edisto Island venstre Kant. North Breaker Klokketønde 2, St. H., er flyttet 0. Sm S. 62° Ø. i og ligger nu i 7. Vand S. 84° Ø. fra Hunting Island Fyr og S. 4° Ø. fra Edisto Island venstre Kant. Stumpetønde Turn Buoy 1 og Spids-tønde Starboard Buoy 2 er permanent inddraget. Stumpetønde Lump Buoy 3 har nu Nr. 1. Stumpetønde Pelican Bank Buoy 3½ har nu Nr. 3. Stumpetønde Pelican Bank Sine Buoy 3, P. B., har nu Nr. 5. Stumpetønde Marsh Island Spit Buoy 5 har nu Nr. 7. Hunting Island Fyr: 32° 22' 32" N. Br. 80° 26' 8" V. Lgd.

2894. Fyr tændt. White Shells Cut. St. Johns River. Florida. White Shells Cut hvide, faste Fyr Nr. 1 paa S-Siden af St. Johns River, c. 610 m ØNØ. fra St. Johns Bluff, er tændt. 30° 23' 30" N. Br. 81° 28' 57" V. Lgd.

VI. Vestindien, Meksikanske-Bugt, Karabiske-Hav.

2895. Tønde ombyttet med Klokketønde. La Laja Shoal. Guánica Harbour. Porto Rico S.-Kyst. Den røde Spids-tønde ved La Laja Shoal er ombyttet med en Klokketønde. 17° 56' 17" N. Br. 66° 54' 35" V. Lgd.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2896. Oplysning om Grunde. Tuzla Red. Kertch Stræde. Sorte Hav. Rusland. 5. m Grundten paa Tuzla Red, 15½ Kbl S. 80° V. fra Flagstangen paa Kertch Fort, eksisterer ikke og Spiritønden, der afmærkede den, er inddraget. 4. m Grundten, 2. Sm S. 81° Ø. fra samme Flagstang, eksisterer ikke. En 5. m

Frem. Austa, Bagger, afg. Newcastle 23./12. — Freja, Nielsen, afg. Malmø 22./12. — Vera, Thing, ank. Horsens 27./12.

Skandia. Schach Steenberg, Theiland, afg. Neufahrwasser 22./12. til Rotterdam. — Rimfaxe, Westergaard, afg. Helsingør 24./12. til Danzig. — Skinfaxe, Faber, pass. Kjøbenhavn 21./12. til Rotterdam. — Gulfaxe, Petersen, ank. Riga 24./12. — Rødfaxe, Vilandt, afg. Königsberg 22./12. til Emden.

Vulcan. Vulcan, Nielsen, afg. Riga 11./12. til Dunkerque. — London, Bom, afg. Kjøbenhavn 25./12. til Riga. — Paris, Tholander, ank. Aarhus 23./12. — Bryssel, Kaas, afg. Methil 23./12. til Kiel.

Mercur. Berlin, Krogh, ank. Tynø 23./12. — Wien, Boeck Hansen, ank. Kjøbenhavn 8./12. — Roma, v. Thun, afg. Libau 22./12. til London.

Danmark. J. N. Madvig, Madsen, afg. Antwerpen 23./12. — Hamlet, Jørgensen, afg. Pillau 26./12. — Helge, Pii, afg. Königsberg 26./12. — Rolf, Reese, afg. Libau 19./12. — Niels R. Finsen, Olsen, afg. Libau 22./12.

Sejlskibe.

Æra. Malfridur, Hansen, ank. Kjøbenhavn 22./12. — Kodan, Hansen, afg. Cadiz 22./12. til Rio Grande do Sul. — Ægir, Winther, afg. St. Johns N. F. 22./12. til Oporto. — Diana, Hansen, ank. Burntisland 23./12. — Lauritz, Folmer, ank. Fredericia 22./12. — Johanne, Østermann, afg. Trapani 17./12. til Uddevalla. — Veritas, afg. St. Ybes 23./12.

Rønne. Oline Dahl, er ank. Odense. — Marie, Larsen, afg. Cadiz 21./12. til Pelotas. — Johannes, Jensen, afg. Cadiz 21./12. til Pelotas. — Leif, Nielsen, ank. Grenaa 24./12.

INDHOLD

Kjøbenhavn, den 29. December 1910. — Sø- og Handelsretsdom. — »Den danske Løds«. — Af Nordisk Skibsrederforenings Cirkulære. — Brand om Bord. — Vejrovsigt over Nordatlantehavet for Januar Maaned. — Fragtmarkedet. — Fra Sø og Land. — Havarier og Forlis. — Skibsefterretninger. — Efterretninger for Søfarende.

De private Assurandører lim. i Kjøbenhavn

tegner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse	Telefon-Nr.
16 Holmens Kanal.	Private.	6 og 4106.

DANSKE LLOYD,

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGS-AKTIESELSKAB I KJØBENHAVN
overtager alle Slags Sø- og Transportforsikringer, ogsaa Postværdiforsikringer, til billige faste Præmier ved dets Agenter i Provinserne samt gennem

Hovedkontoret i Kjøbenhavn: Telegr.-Adr.:
Holmens Kanal 4, Telefon 1159 og 6177. „Danskellloyd“

A/S NORSK SKIBS-COMPOSITIONS FILIAL,

Bestyrer Capt. L. Chr. Ellertsen. Kjøbenh. Kongens Nytorv 24, 2.
Telf. 8946. Skibsbundfarver. Telf. 8946.
Anticorrosive. — Antifonling.

Marine-Sugegas-Motoren

billigste og sikreste Drivkraft.

Anlæg fra 12 til 200 HK. leveres i bedste Konstruktion og Udførelse

Forlang Tilbud.

A/S Møller & Jochumsen, Horsens.

Den Kjøbenhavnske Sø-Assurance-Forening lim. i Kjøbenhavn.

egner Transportforsikringer af enhver Art, ogsaa Værdiforsikringer, til billige faste Præmier. Agenturer i de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon-Nr.
Holmens Kanal 22.	Copensura	43

Det kongl. oktr. Søsassurance Kompagni i Kjøbenhavn.

Stiftet 1726. Aktiekapital Kr. 1,200,000. Reservefond Kr. 600,000.
Tegner Transportforsikringer af enhver Art til billige, faste Præmier. Agenter de fleste Provinsbyer.

Post-Adresse:	Telegram-Adresse:	Telefon-Nr.
Gammel Strand 34.	Kongelige Søsassurance.	1 24.

Grund ligger 18 Kbl S. 78° Ø. fra samme Flagstang, $\frac{1}{2}$ Kbl S. 19° V. fra dens tidligere Plads. Spiritunden paa N.-Siden af Grunden er nu sort med sort konisk Topbetegnelse. Kertch Fort: 45° 18' N. Br. 36° 28' Ø. Lgd.

2887. Lystønde flyttet. Banc de l'Amirauté, Baie Ponty. Bizerte, Tunis.

»Banc de l'Amirauté» Lystønde, der viser grønt, fast Lys, ligger nu i 4 m Vand, e. 110 m S. 36° V. fra l'Amirauté Signalmast, 37° 15' N. Br. 5° 10' Ø. Lgd.

2888. Lods-Station nedlægges. Mers-el-Kébir. Oran. Alger. Den 1ste Januar 1911 nedlægges Mers-el-Kébir Lods-Station. Lods til Ankerpladsen ved Mers-el-Kébir, 35° 44' N. Br. 0° 42' V. Lgd., faas ved Oran.

IX. Den N.-lige Del af Indiske Ocean og Afrikas Ø.-Kyst.

2889. Aftærkning forandret. Charki. Charki Harbour. Pemba Island, Afrika. Ved Chaki Chaki Harbour er følgende Forandringer foretaget: Baaken, der stod 5,2 Kbl S. 50° V. fra Mitten af Kitambun Islet, er ombyttet med en sort Tønde, Baaken, der stod 3,2 Kbl S. 37° Ø. fra Kitambun Islet, er nedlagt. For-tøjtønden, 2,2 Kbl S. 19° Ø. fra Kitambun Islet, er inddraget. Paa NV.-Kanten af et Rev, 4,1 Kbl S. 22° Ø. fra Kitambun Islet, er opført en Baake. Paa NØ.-kanten af et Rev, 5 Kbl S. 41° Ø. fra Kitambun Islet, er opført en Baake. Ki-tambun Islet: 5° 14' S. Br. 39° 43' Ø. Lgd.

2900. Fyrs Synsvide. Kap Delgado. Portugisisk Ø.-Afrika. Kap Delgado Fyr har nu kun en Synsvide af 3 Sm. 10° 41' S. Br. 40° 39' Ø. Lgd.

X. Asiens Ø.-Kyst med Japan.

2901. Lys- og Undervandsklokketønde nedlagt til Forsøg. North Channel. Yang Tse Kiang. China. Ved North Channel er til Forsøg nedlagt en rød og sort, vandet stribet Lys- og Undervandsklokketønde, der viser hvidt Lys med Formærkelser: e. 2 Sm Ø. fra Shawschan Island, der ligger paa 31° 25' N. Br. 129° 13' Ø. Lgd.

2902. Fyr tændt. Tokarefski Spit. Eastern Bosphorus Strait. Sibirien. Paa Yderenden af Tokarefski Spit er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser fra N. 53° Ø. gennem Ø., S. og V. til N. 9° V. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 11 Sm. Hvidt Taarn. 43° 4' 22" N. Br. 131° 49' 49" Ø. Lgd.

Karantænebestemmelser m. m.

2903. Karantænebestemmelser. Malta. — Saloniki er erklæret for smittet af Kolera. Sverige. — Provinserne Palermo og Girgenti er erklæret for smittet af Kolera.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Ny; Kort eller ny Bog; R: rettet; ny Udgave; † annulleret; †: Tillæg.
Korts Nr.
England:
R 2675 b England, South Coast. — English channel, middle sheet. No-
vember 1910.
R 2235 England, South Coast. — Weymouth and Portland. November 1910.
R 890 South America, Brazil. — Formosa to Pernambuco. November 1910.
R 1849 South Africa. — Simons bay. November 1910.

R 941 a Eastern Archipelago. — Eastern archipelago, western portion. No-
vember 1910.
R 1199 China, East Coast. — Kue shan Islands to the Yang tse Kiang. No-
vember 1910.
N 114 Kleine Soende-ølandene en angrenzende vaarvaters. Blad II.
Holland:
1:500,000. December 1910. Pris: 1,50.
Det eksisterende Kort Nr. 114 faar Nr. 114 a.